

# VGM (Verified Gross Mass) FAQ zu den SOLAS Bestimmungen

**Ab dem 1. Juli 2016 muss die Bruttomasse eines Containers vor der Verladung vom Befrachter verifiziert werden.**

Nach dem Beschluss der International Maritime Organization (IMO) im November 2014 muss ab dem 1. Juli 2016 die Bruttomasse der einzelnen Schiffscontainer vor der Verladung ermittelt, dokumentiert und der Reederei mitgeteilt werden. Fehlerhafte Angaben von Containergewichten führten in der Vergangenheit häufig zu Fehlbeladungen von Schiffen, wodurch es immer wieder zu ernststen Zwischenfällen und Unfällen kam. Die neue Regelung ist Teil des SOLAS-Übereinkommens (Safety of Life at Sea) und soll nachhaltig zur Verbesserung der Schiffssicherheit beitragen. Gleichzeitig wird auch das Schadens- und Verlustrisiko der Waren für den Versender reduziert.

## **Wie können Container gemäß der SOLAS-Richtlinie verwogen werden?**

- Methode 1: Wiegen des vollständig beladenen Containers durch den Befrachter oder eine vom Befrachter beauftragte dritte Partei. Methode 1 kann für jede Art von Container und zu verschiffende Waren angewendet werden.
- Methode 2: Das Gesamtgewicht des Containers wird aus den Einzelgewichten der Waren, des Verpackungs- und Staumaterials sowie des Container-Leergewichts ermittelt. Eine Schätzung der einzelnen Gewichte ist nicht zulässig. Methode 2 ist nicht für jede Fracht zulässig. So darf sie beispielsweise nicht bei Schrott, Abfall, losem Getreide und anderen Schüttgütern angewendet werden. Für die Nutzung von Methode 2 muss der Befrachter zuvor zertifiziert worden sein.

## **Wie ist die Zertifizierung für Anwender der Methode 2 geregelt?**

- Die zuständige Behörde in Deutschland für die Umsetzung der SOLAS-Vorgaben ist die Berufsgenossenschaft Verkehrswirtschaft Post-Logistik Telekommunikation (BG Verkehr). BG Verkehr gibt an, dass die Bruttomasse durch Berechnung der einzelnen Bestandteile im Rahmen einer vorhandenen Zertifizierung (ISO, AEO) bestimmt werden kann. Hierfür muss der Prozess dokumentiert werden. Für die Aufnahme des Prozesses in die Qualitätsdokumente soll es keine Fristsetzung geben. Dies soll im regulären Auditplan stattfinden können.
- BG Verkehr plant auch die Bekanntgabe eines Alternativ-Verfahrens für Befrachter, die keine bestehende ISO oder AEO Zertifizierung haben. „Spezielle Zulassungsverfahren bei der BG Verkehr wird es weder hinsichtlich der Zertifizierung noch für die Verwendung von Wiegeeinrichtungen geben“. (Quelle: [www.deutsche-flagge.de/de/sicherheit/ladung/container/container-beladung#Bruttomasse](http://www.deutsche-flagge.de/de/sicherheit/ladung/container/container-beladung#Bruttomasse))

## **Transshipments**

Bei Containern, die nach dem 1. Juli 2016 eine Umladung durchlaufen, muss das VGM bereits bei Abfahrt im Ursprungshafen vorliegen. Liegt das VGM nicht vor, kann der Container nicht verladen werden oder bleibt ggf. so lange im Transshipmenthafen stehen, bis das VGM nachgemeldet worden ist.



### **Welche Informationen sind für die Übermittlung des VGM an DB Schenker Pflicht? In welchem Format können diese Informationen übermittelt werden?**

Für die Übermittlung des VGM an DB Schenker sind die folgenden Angaben Pflicht: Die **bestätigte Bruttomasse** in einem mit der Beförderung zusammenhängendem Papier, unter Angabe der folgenden zusätzlichen Daten:

- **Name und Adresse des Shippers**
- **Containernummer**
- **Übermittlungsdatum des VGM**
- Verwendete **Verwiegemethode**
- **Unterzeichnung** durch eine bevollmächtigte Person. Alternativ kann die Unterschrift auch elektronisch durch die Übermittlung des Namens der verantwortlichen Person in Großbuchstaben erfolgen.

### **Bis wann muss das VGM an DB Schenker gemeldet werden?**

Die VGM-Meldung muss DB Schenker rechtzeitig vorliegen, damit die Daten innerhalb der durch den Carrier vorgegebenen Frist an diesen weitergeleitet werden können. Nach den bisherigen Meldungen der Carrier müssen wir momentan von einer VGM-Meldefrist von 24-48 Stunden vor Ankunft des Seeschiffes im Ladehafen ausgehen. Die Festlegung der Fristen obliegt dem jeweiligen Carrier und kann somit variieren.

### **Welche Toleranzgrenzen gelten in Deutschland?**

In Deutschland gilt ab dem 1. Juli 2016 die sogenannte „Null-Toleranzgrenze“ – bei stichprobenartigen Prüfungen werden Abweichungen vom angegebenen VGM nicht toleriert. Die eingesetzten Waagen haben im technischen Betrieb Abweichungen, die BG Verkehr jedoch berücksichtigen wird.

### **Wie wird das VGM im Fall von LCL-Sendungen an DB Schenker übermittelt?**

Die Meldung des VGM an DB Schenker im Fall von Stückgutsendungen (LCL) verhält sich ähnlich, wie in der Vergangenheit auch. Hierzu wird das bestätigte Bruttogewicht inkl. Verpackungsmaterial der Sendung an DB Schenker übermittelt.

### **Wichtig:**

- Der Container wird **nicht** auf das Schiff verladen, wenn der Reederei das VGM nicht vorliegt. In diesem Fall können erhebliche Extrakosten auf den Befrachter zukommen.
- Verantwortlich für die Dokumentation des Gewichts und die Übermittlung an den Reeder ist der Befrachter, der im Konnossement oder Seefrachtbrief eingetragen ist.
- Das VGM muss rechtzeitig an die Reederei übermittelt werden. Diese Meldefrist kann je nach Carrier unterschiedlich ausfallen. Nach bisherigen Meldungen der Reeder soll das VGM 24-48 Stunden vor Ankunft des Schiffes im Ladehafen vorliegen.

### **Weitere detaillierte Informationen können Sie außerdem der Website der Deutschen Flagge unter folgendem Link entnehmen:**

[www.deutsche-flagge.de/de/faq/faq-sicherheit-auf-see---vgm](http://www.deutsche-flagge.de/de/faq/faq-sicherheit-auf-see---vgm)

Ihr Ansprechpartner in Ihrer  
Geschäftsstelle vor Ort berät Sie  
gerne:

[www.dbschenker.com/kontakt](http://www.dbschenker.com/kontakt)