

# Wichtige Kundeninformation – Verifizierte Bruttomasse (Verified Gross Mass)

Sehr geehrte Geschäftspartner,

um die Sicherheit in der Seeschifffahrt zu gewährleisten, hat die International Maritime Organization (IMO) im Rahmen des SOLAS-Übereinkommens (Kapitel VI Teil A Regel 2) beschlossen, dass ab dem **1. Juli 2016 kein Container mehr auf ein Schiff verladen werden darf, deren Bruttomasse nicht verifiziert und bestätigt worden ist.**

Nähere Informationen dazu können den vom Maritime Safety Committee (MSC) der International Maritime Organization (IMO) am 09. Juni 2014 im MSC. 1 / Circ. 1475 veröffentlichten Richtlinien zur Bestimmung der bestätigten Bruttomasse für Frachtcontainer entnehmen. Diese finden Sie unter

<http://www.imo.org/en/OurWork/Safety/Cargoes/Containers/Documents/MSC.1%20Circ.1475.pdf>

**Die neuen SOLAS-Richtlinien gelten weltweit und sind zwingend zu beachten.** Um Verzögerung und Mehrkosten im Transportablauf zu vermeiden, möchten wir Ihnen nachfolgend einige Hinweise zu diesem Thema geben und Sie auf Ihre „Mitwirkungspflicht“ aufmerksam machen.

Im Sprachgebrauch hat sich für die Ermittlung und Bestätigung der Bruttomasse die Bezeichnung VGM (**V**erified **G**ross **M**ass) durchgesetzt. Daher werden wir im weiteren Verlauf diese Abkürzung verwenden.

## **Was versteht man unter VGM?**

Der Ausdruck **verifizierte Bruttomasse** (VGM) bezeichnet die Gesamtbruttomasse aus dem Eigengewicht eines Containers und den (Einzel)Gewichten aller Versandstücke und Ladungsgegenstände, einschließlich Paletten, Staumaterial und sonstigen Verpackungs- und Sicherungsmaterialien, die in einen Container geladen wurden.

## **Wofür wird das VGM benötigt?**

Das VGM wird von der Reederei ausschließlich für die Erstellung des Stauplans des Schiffes benötigt und dient der Sicherheit des Schiffes.

Unabhängig davon bleibt es bei der gesamten kommerziellen Dokumentation (Ausfuhranmeldungen, Handelsrechnungen, Ursprungszeugnisse, Konnossemente etc.) bei der bisherigen Praxis, d.h. das Bruttogewicht wird ohne Stau- und Sicherungsmaterial und Tara-Gewichts des Leercontainers dokumentiert). **Hieran ändert sich durch die SOLAS-Änderungen nichts!**

## **Wie ist das VGM zu ermitteln?**

Zur Ermittlung des VGM kommen nach dem SOLAS-Übereinkommen **zwei Methoden** in Betracht, deren Auswahl Ihnen obliegt.

In **Deutschland** ist für die **Methode 1** vorgesehen, dass der beladene und versiegelte Container auf einer Waage der Genauigkeitsklasse III (IV) der EU-Richtlinie 2014/31/EU verwogen wird.

Im Rahmen des Wiegevorgangs wird regelmäßig eine Wiegenote erstellt, die von Ihnen archiviert werden muss und auf Verlangen der zuständigen Behörde vorzulegen ist.

Sofern Sie nicht selbst über eine Wiegeeinrichtung verfügen und auch keine in der Nähe Ihres Beladeortes des Containers kennen, sprechen Sie uns gern an. Wir werden dann versuchen, gemeinsam mit Ihnen eine Lösung zu finden.

Die Anwendung der **Methode 2** ist eine Alternative zur Verwiegung des gepackten Containers. Bei dieser Berechnungsmethode sind die Einzelmassen der Ladung, des Stau- und Zurrmaterials sowie das Eigengewicht (Tara) des Containers (*dieses können Sie außen an der Containertür ablesen*) zusammenzurechnen.

# Wichtige Kundeninformation – Verifizierte Bruttomasse (Verified Gross Mass)

Bei Anwendung der Methode 2 sind in Deutschland zur Bestimmung der Einzelmassen Waagen der Genauigkeitsklasse III der EU-Richtlinie 2014/31/EU zu verwenden.

Die Verwendung der Methode 2 zur Ermittlung der Bruttomasse muss zertifiziert und zugelassen sein.

In Deutschland können Unternehmen, die entweder über eine Bewilligung als AEO verfügen oder eine ISO-Zertifizierung (z.B. ISO 9001, ISO 28001) besitzen, die Methode 2 nutzen. Voraussetzung dafür ist aber, dass die zertifizierte Berechnungsmethode in den entsprechenden Standards und Vorgaben berücksichtigt ist.

Unternehmen, die weder über eine Zulassung als AEO verfügen, noch eine ISO-Zertifizierung besitzen, können trotzdem die Ermittlung der Bruttomasse nach Methode 2 vornehmen.

Voraussetzung dafür ist, dass die Berechnung der Einzelmassen anhand des von der in Deutschland zuständigen Behörde BG Verkehr entwickelten Berechnungsblattes vorgenommen, dies entsprechend dokumentiert und die Dokumentation mindestens bis drei Monate nach Abschluss der Seereise aufbewahrt wird.

Die Dokumentation kann auch im Rahmen des jeweils verwendeten IT-Systems erfolgen, wenn sichergestellt ist, dass die Ermittlung der Bruttomasse mittels der Addition verifizierter Angaben erfolgt und dies nachvollzogen werden kann. Auf Verlangen ist die Dokumentation der zuständigen Behörde vorzulegen.

Diese Art der Berechnung gilt dann in Deutschland ebenfalls als ein genehmigtes und zertifiziertes Verfahren (Methode 2) i.S.d. SOLAS-Regelung.

**Ein darüber hinaus gehendes Genehmigungsverfahren gibt es in Deutschland nicht!**

## **Wie und wann ist das VGM zu übermitteln?**

Die VGM-Angaben („verifizierte Bruttomasse“, Name und Unterschrift der bevollmächtigten Person) müssen so rechtzeitig übermitteln werden, dass ausreichend Zeit verbleibt, damit die für den Seetransport eingeschaltete Reederei eine Stauplanerstellung vornehmen kann.

Was "rechtzeitig" ist, legt jede Reederei für sich selber fest und hängt in großem Maße von der jeweiligen Schiffsgröße ab.

## **Darauf haben wir keine Einflussmöglichkeit!**

Als unverbindliche „Faustregel“ können Sie von 24 Stunden **vor Schiffsankunft** ausgehen. Den für Ihren Auftrag individuellen Zeitpunkt teilen wir Ihnen im Rahmen der Terminabsprache für die Containerstellung mit.

Die o.g. VGM-Angaben benötigen wir von Ihnen schriftlich in dem üblichen Speditionsauftrag oder in einem separaten Dokument. Auf Wunsch stellen wir Ihnen gern einen entsprechenden Vordruck zur Verfügung.

Gern kann die entsprechende Dokumentation auch elektronisch erfolgen. In diesem Fall kann die erforderliche Unterschrift durch eine einfache elektronische Signatur (Namen der bevollmächtigten Person in Großbuchstaben) erfolgen.

## **Container auf Straßenfahrzeugen**

Die Ermittlung der VGM eines Containers durch Verwiegung ist auch möglich, wenn sich der Container auf einem Straßenfahrzeug befindet. Hierfür stehen nachfolgende Alternativen zur Verfügung.

Zum einen die Verwiegung des Containers auf einem Chassis (gemäß Ziffer 11.1 SOLAS-Richtlinien) und zum anderen eine sog. Leer-/Vollverwiegung, die in Deutschland ebenfalls zulässig ist.

## **Wichtige Kundeninformation – Verifizierte Bruttomasse (Verified Gross Mass)**

Für diese beiden Möglichkeiten hat die in Deutschland zuständige Behörde unverbindliche Berechnungsmuster zur Verfügung gestellt, um die korrekte Ermittlung des VGM zu erleichtern.

### ***Was passiert, wenn keine VGM-Angaben vorliegen oder diese falsch sind?***

Die SOLAS-Änderung tritt am 1. Juli 2016 weltweit in Kraft. Ab diesem Zeitpunkt wird grundsätzlich keine Reederei oder Umschlagsbetrieb einen Container ohne die VGM-Angaben an Bord eines Schiffes verladen.

Sollte bei einer Stichprobenkontrolle festgestellt werden, dass die VGM-Angaben nicht zutreffend sein sollten, hat die zuständige Behörde die Möglichkeit, ein Verladeverbot auszusprechen.

Neben den zeitlichen Verzögerungen können zusätzlich weitere privatrechtliche und/oder ordnungsrechtliche Konsequenzen entstehen.

### ***Ihre „Mitwirkungspflicht“***

In diesem Zusammenhang beachten Sie bitte, dass wir bekanntermaßen nach den neuesten ADSp 2016 arbeiten.

Nach der Ziffer 3.1.2 b ADSp 2016 sind Sie als unser Auftraggeber dazu verpflichtet, uns im Falle von Seebeförderungen auf alle nach den seerechtlichen Sicherheitsbestimmungen (z.B. SOLAS) erforderlichen Daten hinzuweisen.

Sie übernehmen damit die alleinige Verantwortung für die Vollständigkeit und Richtigkeit sämtlicher Angaben, die für die Durchführung der uns erteilten Aufträge erforderlich sind. Wir werden diese weder nachprüfen noch zu ergänzen.

### ***Kontakt***

Für etwaige Rückfragen stehen wir Ihnen gern zur Verfügung.

# Important customer information - Verified Gross Mass

Dear business partners,

to ensure the safety of maritime transport, the International Maritime Organisation (IMO), in the framework of the SOLAS Convention (chapter VI, part A rule 2), has decided that from **1 July 2016 no containers are allowed to be loaded on a ship whose gross mass has not been verified and confirmed.**

More information can be obtained from the Maritime Safety Committee (MSC) of the International Maritime Organisation (IMO) published on 9 June 2014 in the MSC. 1 / Circ. 1475 guidelines for determining the certified gross mass for cargo containers. The document is available here:

<http://www.imo.org/en/OurWork/Safety/Cargoes/Containers/Documents/MSC.1%20Circ.1475.pdf>

**The new SOLAS guidelines apply worldwide and it is imperative to bear them in mind.** To avoid delays and extra costs in the transport process, we want to give you some information on this topic below, and draw your attention to your "obligation to cooperate".

In this context, the term VGM (**Verified Gross Mass**) is used for the determination and confirmation of the gross mass. We will therefore use this acronym in the following.

## ***How is VGM to be understood?***

VGM means the total gross mass of a container and the (individual) weights of all pieces of shipping and cargo items, including pallets, storage material and other packaging and safety materials which have been loaded into a container.

## ***For what is the VGM needed for?***

The VGM to the shipping company is required only for the creation of the vessels stowage plan and serves for ensuring the safety of the vessel.

It remains independent of all commercial documentation (export declarations, commercial invoices, certificates of origin, bills of lading etc.) from previous practices, i.e. that the gross mass is calculated without

stow- and safety material and the tare weight of the empty container. **Nothing is changed here by the SOLAS amendments!**

## ***How is the VGM determined?***

Under the SOLAS Convention, there are **two methods** which are taken into account for determining the VGM. Selecting one of these methods is your responsibility.

In **Germany**, it is intended that for **method 1**, the loaded and sealed containers are precisely weighed on scales that are classed with accuracy class IIII (IV) of 2014/31/EU directive.

During the weighing process, a weight note is regularly created that you must archive and be able to present when requested by the appropriate authority.

If you do not have a weighing system available to you and are not aware of any weighing systems around the area where your containers are loaded, please feel free to contact us. We will then try to find a solution together with you.

The application of **method 2** is an alternative for the weighing of a loaded container. In this calculation method, the individual weights of the cargo, stowage and lashing material as well as the weight (tare) of the container (which can be found on the outside of the container door), are all added up together.

In the application of method 2, the balances of accuracy class III of the directive 2014/31/EU for the determination of the individual masses in Germany, are to be applied.

## Important customer information - Verified Gross Mass

The use of method 2 to determine the gross mass must be certified and approved.

In Germany, companies that have either been granted AEO or ISO certification (ISO 9001, ISO 28001) can use method 2. The prerequisite here is that the certified calculation method in the corresponding standards and specifications is considered.

Companies that are non-approved as AEO nor have ISO certification, can however still make the determination of gross mass according to method 2.

The prerequisite here is, that the calculation of the individual weights, based on the calculation sheets developed by the competent BG Transport and Traffic authority in Germany, is appropriately documented and that the documentation is retained for at least three months after the end of the voyage.

The documentation can also be carried out using the current IT system if it can be assured that determining the gross mass is by means of the addition of verified information and that this can be traced. The documentation must be provided to the competent authority on request.

In Germany, this type of calculation is also considered as an authorised and certified method (method 2) within the meaning of the SOLAS regulation.

**Apart from that, there is no additional approval procedure that exists in Germany.**

### ***How and when does the VGM need to be determined?***

The VGM information ("verified gross mass", name and signature of the authorising person) must be determined early enough so that there is enough time for the shipping company being employed for the sea transport, to create a stowage plan.

What is deemed to be "timely", is set by each shipping company individually and is to a great extent dependent on the size of the ship.

### **We have no possibility of influence here!**

As non-binding "rule of thumb" you can assume a period of at least 24 hours **before the ship berthing**. We will inform you of the exact date for your individual order in the context of the appointment for the provision of the container.

We will need the above-mentioned VGM information from you in writing within the standard forwarding order or in a separate document. We will gladly provide you with a form on request.

The corresponding documentation can also be supplied electronically. In this case, the required signature can be accepted with a simple electronic signature (name of the authorised person in capital letters).

### ***Containers on road vehicles***

The determination of the VGM of a container is also possible by weighing the container whilst it is on a road vehicle. The following alternatives are available.

The weighing of a container on a chassis (in accordance with section 11.1 SOLAS guidelines) is also permitted in Germany, as is a so-called empty / full weighing also.

For these two possibilities, the authority in Germany has made available non-binding calculation templates to facilitate the correct determination of the VGM.

### ***What happens if VGM data is not available or is incorrect?***

The SOLAS amendments come into force worldwide on 1 July 2016. At that time, basically, no shipping or handling operation is to load a container without the VGM on board a vessel.

## Important customer information - Verified Gross Mass

If during a random check it is detected that the VGM statements are not true and accurate, then the competent authority has the ability to pronounce a loading ban.

In addition to the delays, additional civil laws and/or regulatory consequences may arise.

### ***Your "obligation to cooperate"***

In this context, please note that we are working according to the latest ADSp 2016.

In accordance with clause 3.1.2 b ADSp 2016, you are obliged as our customer, in

the case of maritime transport, to indicate to us all data required under the law of the sea safety regulations (e.g. SOLAS).

You assume sole responsibility for the completeness and correctness of all information that is required for the execution of the orders issued to us.

We will neither check nor complement this information.

### ***Contact***

Please do not hesitate to contact us, should you have any questions.