



- Land · See · Luft · GLOBAL
- Export-, Import-, (LCL/FCL)verkehre
- Teil-, Komplett- und Sammelladungslogistik
- Projektlogistik, Verpackung, Schwergut
- Containerverkauf
- DDP-Lieferungen RUSSLAND
- Bahn-Export- und Bahn-Import-Verkehre CHINA



#### Verified Gross Mass (VGM) Anforderungen gem. Safety of Life at Sea (SOLAS) Convention

Sehr geehrte Damen und Herren,

um die Sicherheit in der Transportkette zu verbessern hat die International Maritime Organization (IMO) Änderungen zur Safety of Life at Sea (SOLAS)-Konvention vorgenommen.

Diese Änderungen besagen, dass sich alle Ablader (= Shipper gem. B/L) an die Richtlinien zur Containergewicht-Verifizierung (Verified Gross Mass = VGM) zu halten haben, welche am **01. Juli 2016** in Kraft treten.

Nachfolgend informieren wir Sie über die Grundprinzipien der neuen Anforderungen:

#### Das Prinzip

- "No VGM = No loading." Ein Container ohne VGM darf nicht auf ein Seeschiff verladen werden.
- Der Shipper ist verantwortlich für eventuelle Strafen und Kosten, die sich aus einer Containeranlieferung ohne VGM ergeben könnten.

#### Was?

- Das VGM ist das Gesamtgewicht eines Vollcontainers, bestehend aus Warengewicht, Stau- und Ladungssicherungsmaterial und Container-Tara. Die SOLAS-Konvention bietet zwei Methoden zur Berechnung des VGM:

#### Methode Nr. 1 - Wiegen

Wiegen des beladenen Containers mit kalibrierter und zertifizierter Waage.

#### Methode Nr. 2 - Berechnung

Die Summe der einzelnen Gewichte = Warengewicht + aller Verpackung (Paletten, Staumaterial, Sicherungsmaterial im Container) + Container-Tara, zertifiziert und genehmigt durch eine autorisierte Stelle.

#### Wer?

- Die Verantwortung für die Anforderung und die Dokumentation des VGM liegt beim Ablader = Shipper gem. Ocean Carrier Bill of Lading.
- Der Shipper kann andere Parteien autorisieren, das VGM zu übermitteln und zu unterzeichnen, bleibt aber dafür verantwortlich.
- Der Shipper ist dafür verantwortlich, dem Reeder das VGM zu übermitteln.

#### Wann?

- Die Reedereien haben dazu keine einheitliche Regelung. Jede Reederei bestimmt individuell das VGM cut-off.
- Der Shipper muss sicherstellen, dass das VGM vor Ablauf der von der Reederei festgelegten Frist übermittelt wird. Sollte das VGM nach Ablauf der Frist übermittelt werden, oder sollte sich nach Kontrolle eine Differenz zwischen VGM und aktuellem Gesamtgewicht herausstellen, können Extrakosten für die Änderung der Stauplanung und Containerumstauung am Terminal entstehen. Diese Kosten gehen zu Lasten der Ware.
- Genaue Fristen für die VGM-Übermittlungen werden die Reedereien zu einem späteren Zeitpunkt mitteilen.

#### LCL

- Bedingt durch die hohe Anzahl der Sendungen ist es nicht praktikabel oder überhaupt möglich, jede einzelne Sendung am Schuppen zu wiegen. Daher ist auch hier vom Shipper ein VGM zu übermitteln, welches als Grundlage für die Ermittlung des VGM für den Sammelcontainer dient.
- Der Shipper ist verantwortlich für das zu seiner Sendung übermittelte VGM.
- Sollte sich bei einer Verwiegung am Terminal herausstellen, dass der Sammelcontainer aufgrund falscher Deklaration nicht verladen werden kann, dann wird der Sammelcontainer wieder zum Lager gebracht und jede einzelne Sendung im Container nachgewogen. Alle anfallenden Kosten (Wiegekosten, Containerumfuhren, Entladung des Containers, neue Stauung des Containers etc.) werden denjenigen belastet, die das Gewicht ihrer Sendung falsch deklariert haben (basierend auf dem zuvor übermittelten VGM des Shippers).

#### Offene Fragen

- Einige Punkte sind derzeit noch im Unklaren. Daher ist dies zunächst nur eine Übersicht zum aktuellen Stand der Dinge.
- Es ist derzeit davon auszugehen, dass nicht jeder Container am Terminal gewogen wird, aber dass es Stichprobenweise Kontrollen gibt.
- Zurzeit gibt es noch keine weltweit einheitliche Vereinbarung zur Umsetzung dieser neuen Richtlinie.

Daher erfolgt die Umsetzung von Staat zu Staat gem. den jeweiligen Landesvorschriften.

Diese sehen unterschiedlich aus, was erlaubte Toleranzen und Strafen bei Nichteinhaltung betrifft.

In den Niederlanden ist z. B. geplant eine Abweichung von 5% zuzulassen, während es in Belgien nur 3% sind.

In Indien spricht man von 300 kg als erlaubte Abweichung.

Freundliche Grüße

BARTL Spedition GmbH

Bartl Spedition GmbH  
Postfach 10 12 35, D-47012 Duisburg  
Essenberger Str. 59, D-47059 Duisburg  
Telefon +49 (0) 203 - 281 46-0  
Telefax +49 (0) 203 - 281 46-20  
Internet [www.bartl.de](http://www.bartl.de)  
E-Mail [info@bartl.de](mailto:info@bartl.de)

Stadtparkasse Duisburg  
IBAN: DE44 3505 0000 0214 0018 28  
BIC: DUISDE33 SWIFT: DUISDE33  
Postbank Essen  
IBAN: DE41 3601 0043 0105 9804 34  
BIC: PBNKDEFF

Handelsregister Duisburg HRB 2185  
Geschäftsführung Regina Bartl  
Erfüllungsort und Gerichtsstand  
ist Duisburg.  
USt.-IdNr.: DE 121316107  
FA-Steuer-Nr.: 134/5775/0159  
Unser Partner im Finanzmanagement  
ist Coface Deutschland.

Wir arbeiten ausschließlich  
aufgrund der Allgemeinen  
Deutschen Spediteur-  
bedingungen (ADSp) 2016.