

Bestimmung vom Bruttogewicht bei Seecontainern (Container Weight Verification)

Zur Gewährleistung der Sicherheit für Schiffe und Besatzung wie auch für die Hafentarbeiter und für die Ladung im Seeverkehr, wurde von der IMO (Maritime Organization) im November 2014 beschlossen, dass eine Verifizierung und Dokumentation der Bruttomasse eines Containers vom Verloader/ Befrachter vor Verladung auf dem Seeschiff beizubringen ist. Die Regelung tritt in Kraft zum 01. Juli 2016. Ab diesem Zeitpunkt werden Container ohne eine verifizierte Bruttomasse nicht mehr auf ein Seeschiff verladen. Beladene Container dürfen nur dann an Bord genommen werden, wenn der Reederei (und dem Hafenumschlagbetrieb) die Bestätigung über das tatsächliche Bruttogewicht des Containers rechtzeitig übermittelt wurde.

Der Shipper/ Befrachter ist verantwortlich für die rechtzeitige Lieferung der ordnungsgemäßen Bestätigung über das Bruttogewicht des Containers.

Zur Feststellung und Bestätigung über die Bruttomasse eines beladenen Containers stehen dem Befrachter (oder einer dritten vom Befrachter beauftragten Partei) folgende Varianten zur Verfügung:

Variante 1

Nachdem der Container beladen und versiegelt wurde, kann der Befrachter den beladenen Container wiegen oder Vorkehrungen treffen, dass dieser von einer dritten Partei gewogen wird.

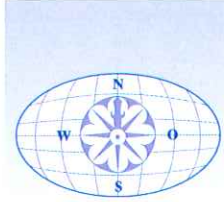
Bei der Verwiegeeinrichtung muss es sich um eine kalibrierte und zertifizierte Vorrichtung handeln. In Europa haben sich zur Grobeinteilung der Genauigkeit einer Waage die Genauigkeitsklassen I bis IV durchgesetzt. Für die Verwiegung von Containern kommen daher Grobwaagen der Genauigkeitsklassen IV in Betracht.

Variante 2

Der Befrachter (oder eine dritte Partei auf Veranlassung des Befrachters) kann sich eine Methode zertifizieren lassen, wonach alle Versandstücke und Ladungsgegenstände, einschließlich der Paletten, Staumaterialien und sonstigen Verpackungs- und Sicherungsmaterialien, die in den Container gepackt werden sollen, gewogen werden. Anschließend muss noch das Eigengewicht des Containers zu der Summe der Einzelmassen hinzuaddiert werden.

Die Verwendung der Variante 2 bedingt eine Zulassung der lokalen Behörde von dem Staat, in dem der Container abschließend beladen und versiegelt wurde.

Ungeeignet für die Variante 2 sind Schrott, Abfall, loses Getreide und andere Schüttgüter, die in einen Container verladen werden sollen. Diese sind nach der Variante 1 zu wiegen.



Jeder Container, bei dem das zugelassene Bruttogewicht überschritten ist, wird nicht auf ein Schiff geladen.

Der Begriff Bruttomasse/ Bruttogewicht versteht sich als Gesamtgewicht der Ladung einschließlich Packmittel (Paletten, Kistenverpackung etc.) sowie Staumaterial und sonstigen Verpackungs- und Sicherungsmaterialien, die in den Container gepackt werden. Ferner ist das Eigengewicht eines Containers heranzuziehen.

Die Reederei wird zum Zeitpunkt der Buchung die Annahmeschlusszeit für das beizubringende Dokument über die Bestätigung der Bruttomasse anzeigen.

Die Weiterleitung des Dokumentes kann im Zuge der Abwicklung durch OCEAN TRANS erfolgen, da wir ohnehin ein ständiges Follow up vornehmen müssen, auch bezogen auf sicherheitsrelevante Abfertigungen.

Anwendungsvorschläge

Verwiegen

In Werken mit Verwiegeanlagen wäre das Verwiegen von Containern vor und nach der Beladung von Vorteil, um Extrakosten zu vermeiden.

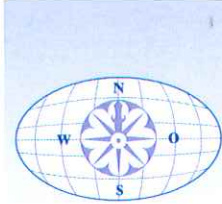
Die Staaten setzen jeweils die SOLAS Bestimmungen eigenständig um. Toleranzen zwischen gemeldetem und tatsächlichem Gewicht werden von jedem Land eigenständig festgelegt. In Deutschland wird voraussichtlich keine Toleranzgrenze festgelegt bzw. benannt. Die Containergewichte sollen so genau wie möglich angegeben werden, obwohl der BG Verkehr (überwachende Behörde) bewusst ist, dass es Abweichungen geben wird. Welche Differenzen für tolerabel gehalten werden können, wird sich aus der Prüfungs- und Verwaltungspraxis ergeben.

In Werken ohne Verwiegemöglichkeiten bietet Ocean Trans gerne an, die Verwiegung konform zu den Vorgaben für Sie zu veranlassen.

Vermutlich ist Variante 2 für das Verwiegen von jedem einzelnen Artikel zuzüglich Verpackungsmaterial und Staumaterial für die Containerladung unter Berücksichtigung der Kosten und Zeitaufwand keine effektive Alternative.

Dokumentation

Das Bruttogewicht kann in einem formlosen Dokument bestätigt werden, welches neben den regulären Einzelheiten wie Containernummer die Bruttomasse des Containers ausweist. Das Dokument muss von einer autorisierten Person unterschrieben sein. Eine elektronische Unterschrift mit Großbuchstaben ist erlaubt.



Sofern Sie selbst am Ladeort verwiegen, bieten wir gerne unter Beibringung geeigneter Verwiegedokumentation an, dass Ocean Trans die Dokumentation im Auftrag und Vollmacht für Sie übernimmt.

Bei LCL/ Stückgutsendungen sollte die Gewichtsangabe unverändert sorgfältig vorgenommen werden, da jede Sendung als Teilpartie zur Ermittlung des Gesamtgewichtes herangezogen wird. Eine gesonderte Anforderung zur Dokumentation ist aus heutiger Sicht bislang noch nicht erforderlich.

Etwaige Gewichtsabweichungen, die resultieren können aus der neuen Anforderung und systemtechnisch ermittelten Werten (z.B. aufgrund eines spezifischen Warengewichtes) haben in der Regel keinen Einfluss auf die Frachtpapiere, sofern die Abweichungen in üblichen Toleranzbereichen liegen. Dieses ist entscheidend um weiterhin Konformität zwischen Packliste, Handelsrechnung und Seefrachtbrief (B/L) zu gewährleisten.

Die Leitlinien zur Umsetzung der SOLAS – Bestimmungen sind verwaltungstechnisch soweit abgeschlossen. Die genau definierten Bestimmungen zur Containerverwiegung sollen in Kürze von der BG Verkehr veröffentlicht werden.

Stand April 2016