

Newsflash- 2016

12.05.2016

SOLAS Regularien – Anwendung

Methoden zur Ermittlung und Übertragung des VGM

Sehr geehrte Damen und Herren,

in diesem Schreiben möchten wir Ihnen einen detaillierten Überblick über die Methoden zur Ermittlung und Übertragung des verifizierten Bruttogewichts (VGM) geben.

Methode 1

Als Methode 1 wird die Verwiegung des geladenen Containers ohne Fahrzeugeinheit bezeichnet. Die BG Verkehr weist darauf hin, dass in Deutschland, mindestens Waagen der Genauigkeitsklasse IV gem. EU-Richtlinie 2009/23/ EG (ab 20.4.2016 2014/31/EU) eingesetzt werden müssen, wenn die Methode 1 angewandt werden soll. Das bedeutet, dass genauere Waagen natürlich auch genutzt werden können.

Methode 2

Bei Anwendung der Methode 2 ist für die Ermittlung der Einzelgewichte der Ladung, eine Waage der Genauigkeitsklasse III zu verwenden. Auf die vom Lieferanten angegebenen Gewichte darf vertraut werden. Es wird in diesen Fällen aber empfohlen, diese Gewichte, bei immer gleichbleibenden Verpackungseinheiten, stichprobenartig zu überprüfen.

An dieser Stelle sei noch einmal darauf hingewiesen, dass sich das VGM wie folgt zusammensetzt:

Taragewicht des Containers (das Gewicht, welches an der Containertür steht)
+ Gewicht der Ware inkl. Verpackungen (Bruttogewicht)
+ Gewicht der Ladehilfsmittel (z. B. Paletten)
+ Gewicht der Ladungssicherungsmittel (Stauholz, Gurte, Leerpaletten etc.)
= VGM

Für die Umsetzung ist es nicht erforderlich, eine separate Zertifizierung durchzuführen. Unternehmen, die z. B. Zertifizierungen nach DIN/ISO 9001 oder 28001 haben oder die über eine Zulassung als AEO verfügen, können Prozess-/Verfahrensbeschreibungen erstellen, in der die Art der Ermittlung genau beschrieben ist. Diese Anweisungen müssen in das Managementsystem integriert werden. Beim nächsten Audit durch die Zertifizierungsgesellschaft werden die Dokumente dann offiziell in den Zertifizierungsprozess mit eingebunden und das Verfahren zertifiziert.

Alternativ soll es eine Allgemeinverfügung geben, in der ein Verfahren zur Bruttomassebestimmung veröffentlicht wird, das für Verladungen über deutsche Seehäfen genutzt werden kann, und das dann als genehmigtes und zertifiziertes Verfahren im Sinne der SOLAS-Regelung betrachtet werden kann.

An dieser Stelle sei noch einmal darauf hingewiesen, dass es sich um die Methode 2 handelt, wenn das VGM über die Leer- und Vollverwiegung einer Fahrzeugeinheit ermittelt wird (es muss

bei dieser Variante gerechnet werden, um das Gewicht zu ermitteln). Der Weg der Ermittlung ist wie folgt durchzuführen:

1. Leerverwiegung der Fahrzeugeinheit (Zugmaschine, Chassis, Leercontainer)
2. Vollverwiegung der Fahrzeugeinheit (Zugmaschine, Chassis, beladener Container.
3. Differenz zwischen Leer- und Vollverwiegung plus Container-Tara = VGM.

Bei dieser Variante der Methode 2 reicht ebenfalls eine Waage der Genauigkeitsklasse IV aus. Soll diese Variante angewendet werden und Sie keine eigene Waage haben, empfehlen wir, dass Sie prüfen, welche öffentliche Waage in Ihrer Nähe eingesetzt werden soll. Es ist u. E. ratsam, Kontakt mit dieser Einrichtung aufzunehmen, um ggf. eine Vereinbarung zu treffen, wie der Wiegevorgang bezahlt wird und wie die ermittelten Daten an Sie zurückgemeldet werden können.

Die BG teilt mit, dass die Ungenauigkeiten (Verkehrsfehlergrenzen) der verwendeten Waagen, sowie auch sonstige Besonderheiten (z.B. Schnee auf dem Containerdach, Holzfeuchtigkeit) bis 2 Prozent toleriert werden.

Die Frage, ob eine handschriftliche Unterschrift für die Übermittlung des VGM vorliegen muss, oder ob der Name der bevollmächtigten Person Ihres Unternehmens in Großbuchstaben ausreicht, wurde wie folgt von der See BG beantwortet:

"bei einer elektronischen Übermittlung (EDI/VERMAS oder einer Email) reicht es aus, wenn der Name des Verantwortlichen in Großbuchstaben geschrieben wird. Das gilt jedoch nicht, wenn die erforderlichen Angaben z.B. im Anhang einer E-Mail als PDF Dokument oder per Telefax übermittelt werden. Beides wird als eine schriftliche Übermittlung gesehen und muss daher handschriftlich unterschrieben sein."

Damit von unserer Seite alle erforderlichen Voraussetzungen für eine sachgerechte Übermittlung der Daten geschaffen werden können, wäre es wünschenswert, wenn Sie uns die folgenden Fragen beantworten könnten.

1. Welches Verfahren / welche Methode (1 oder 2) wird für Ihre Ladestellen angewendet?
2. Auf welche Weise wird das VGM übermittelt? EDI (VERMAS), Wiegeschein, Frachtpapier oder E-Mail ?
3. Wie stellen Sie sicher, dass das Leercontingergewicht (Tara-Angabe am Container) zur Ermittlung des VGM eingesetzt wird und das nicht mit ca. Gewichten gearbeitet wird?
4. Welche Daten werden neben den erforderliche Daten (Shipper, Containernummer, Datum, VGM) noch übermittelt?
5. Gibt es in Ihrem Unternehmen bereits verantwortliche/zertifizierte Personen?

Sollten Sie Fragen oder Anmerkungen haben, sprechen Sie uns gern an.

LESCHACO
Lexzau, Scharbau GmbH & Co. KG
Sales & Marketing | Kap-Horn-Str. 18 | 28237 Bremen | Germany

Please visit our new website www.leschaco.com

Disclaimer

Please note that all information reported in the newsletter is to the best of our knowledge at the time of writing, but we cannot guarantee its correctness or accuracy. Should you require any further information or have any questions or comments, please feel free to contact us at: news@leschaco.com

We operate exclusively by the most recent edition of the German Freight Forwarding Standard Terms and Conditions (ADSp).