



**Zirkular Nr. 204/2016**

**An die Mitglieder des Fachbereichs Schifffahrt**

Basel, 6. Juni 2016

[thomas.schwarzenbach@spedlogswiss.com](mailto:thomas.schwarzenbach@spedlogswiss.com)

Tel. 061 205 98 12

## **SOLAS: Umsetzung ab 1. Juli 2016. Ein Praxis-Leitfaden**

Sehr geehrte Damen und Herren

Die IMO (International Maritime Organization) hat beschlossen, per 1. Juli 2016 weltweit vorzuschreiben, dass die Gewichte von Seecontainern vor dem Verlad auf Hochseeschiffe verifiziert werden müssen. Wir haben per Zirkular mehrfach darüber informiert. Mit diesem Dokument fassen wir nun die zwischenzeitlich feststehenden Fakten nochmals zusammen und gehen zusätzlich auf einige für die Speditionswirtschaft spezifischen Punkte ein.

Mit freundlichen Grüßen

**SPEDLOGSWISS**

**Verband schweizerischer Speditions- und Logistikunternehmen**

Thomas Schwarzenbach

Im Namen des Vorsitzenden Fachbereich Schifffahrt

Beilagen: -Leitfaden (4 Seiten)  
-Mustertext "Letter of indemnity" (englisch, 1 Seite)  
-Aktuellstes SOLAS-Zirkular der IMO vom 23.05.16 (englisch, 1 Seite).

## 1. Allgemeine Informationen

### Stichdatum der SOLAS-Umsetzung

Die SOLAS-Regelung, wonach die Reedereien vor Belad eines Container im Besitz der sogenannten VGM (Verified Gross Mass) sein muss, tritt am **1. Juli 2016** in Kraft. Allerdings wird eine **Übergangsfrist von 3 Monaten** gewährt, um allen involvierten Parteien Zeit zu geben, um die neuen Prozesse einzuführen, zu verfeinern etc.. Gültig aber ist die Vorgabe ab 1. Juli 2016.

### Methode 1 (physische Verwiegung)

Voraussetzung für die Anwendung dieser Variante ist das Verwiegen auf einer in der Schweiz geeichten Waage. Weitere Zertifizierungen der Waage sind nicht notwendig, auch muss die verwendete Waage nicht auf einer Liste figurieren. Sie muss einfach geeicht sein.

### Methode 2 (kalkulatorischer Prozess)

Die Kriterien, die erfüllt sein müssen, damit ein Verlader Methode 2 anwenden darf, bleiben wie bis anhin. Der Verlader muss eine Zertifizierung ISO (alle Normen zugelassen) **oder** AEO (Authorized Economic Operator) belegen können **oder** über ein MRP (Manufacturing Resources Planning) **oder** ERP (Enterprise Resource Planning)-System im Betrieb verfügen. Falls keines dieser Kriterien erfüllt ist, ist die Anwendung nach Methode 2 nicht möglich. Unternehmen, welche keines dieser Kriterien erfüllen, werden Methode 1 anwenden müssen.

### Toleranzen

Messtoleranzen sind in SOLAS nicht definiert. Die Schweiz legt keine Toleranzen fest. Hingegen ist uns bekannt, dass die Hafenstaaten solche festlegen können. Konkrete und definitive Toleranzwerte liegen zwar nicht vor, aber es ist die Rede von Werten zwischen 2% und 5%.

### Container ohne VGM in den Hafen?

Wie wir von einigen Häfen bestätigt bekommen, kann ein Exportcontainer auch ohne VGM-Meldung in den Hafen gebracht werden. Eine Verwiegemöglichkeit wird dort teilweise angeboten. Das VGM muss aber zum Zeitpunkt des Verladens auf das Schiff vorhanden sein. Ein Verwiegen in den Häfen oder gar im Containerterminal im Hafen wird teilweise angeboten, aber weder von den Hafenbehörden noch von Marktteilnehmern im Hafen forciert.

### Wie muss die Verwiegung dokumentiert sein?

Ein Verwiegezettel, der einen klaren Bezug zwischen Container und gemessenem Gewicht mit Datum der Verwiegung herstellt, reicht aus. Es muss kein standardisiertes Dokument ausgestellt werden.

## **Lieferung des Verified Gross Mass (VGM) an die Reedereien**

SOLAS schreibt die Form der Gewichtsmeldung nicht vor. Es ist aber zu empfehlen, bei allen Datenübermittlungen einen getrennten Datensatz namens "VGM" mitzusenden, welcher das Bruttogewicht des gestauten Containers enthält. Das VGM ist eine zusätzliche Gewichtsmeldung, welche die Gewichtsangaben auf dem B/L oder auf der Zollanmeldung nicht betreffen. Die Art und Weise, wie das VGM an die Reederei zu übermitteln ist, obliegt jeder Reederei selber. Der Verlader bzw. der Spediteur müssen also mit ihrer Reederei, bei der sie buchen, abfragen, wie das VGM übermittelt werden soll. Es gibt hier keine einheitliche Vorgabe. Einige Buchungs-IT-Systeme von Seehäfen haben den VGM-Meldeprozess bereits in ihrer Software integriert.

## **Verantwortlichkeiten**

Die Verpflichtung zur korrekten Ermittlung und Übermittlung der Bruttogewichte liegt beim Verlader. Er dokumentiert das VGM seinem Spediteur oder Frachtführer in geeigneter Form, so dass dieser wiederum jederzeit die gemeldeten Gewichte belegen kann. Tritt der Spediteur auf dem Haus B/L als Shipper in Erscheinung (als NVOCC) ist er für die Übermittlung des VGM verantwortlich.

## **Konsequenzen aus Verletzung der neuen SOLAS-Richtlinie**

Das SOLAS-Regelwerk verpflichtet die Reedereien, keine Container auf ihre Schiffe zu verladen, von denen ihr kein VGM vorliegt. Es sind also nicht Staaten verpflichtet, sondern Reedereien, kommerzielle Unternehmen. Welche Konsequenz ein Aufdecken von Fehldeklaration haben wird, obliegt der Reederei. Die "Höchststrafe" dürfte darin liegen, dass der Container bei Stichprobe und Fehldeklaration nicht verladen wird und Liegekosten entstehen. Ob eine Reederei darüberhinaus eine "Busse" ausstellen will, liegt natürlich in ihrem eigenen Ermessen. Ein SOLAS-Unterzeichnerstaat jedenfalls wird unseres Wissens keine Busse aussprechen.

## **2. Der Spediteur als NVOCC agiert als Versender (shipper)**

Erscheint der Spediteur als Versender auf seinem Haus B/L, so agiert er gegenüber der Reederei als Frachtführer. In der Konsequenz daraus haftet er auch als Frachtführer gegenüber der Reederei. Das ist nichts Neues, und ist schon heute ein Standardprozess. Neu aber muss der Spediteur das VGM der Reederei melden. Diese VGM-Daten sind aber nicht Bestandteil des B/L-Dokumentes, sondern werden separat gemeldet. SOLAS schreibt keine Form vor: viele Reedereien bauen das Feld in ihre Web-Applikation ein, auch ein Übermitteln eines Datenfeldes oder sogar eines physischen Dokumentes ist möglich.

Das Übermitteln der VGM ist aber im NVOCC-Fall Pflicht des Speditors. Erstens was die Übermittlung selber angeht, zweitens auch deren korrekter Inhalt.

## **Übermittlung und Haftung**

Der NVOCC muss sich also darauf verlassen können, dass ihm der Verlader die korrekten VGM-Daten schickt. Es ist zu empfehlen:

1. Mit dem Verlader eine "back-to-back"-Vereinbarung zu treffen, welche dem Spediteur erlaubt, die VGM-Daten weiterzuleiten und die gegenseitige Verantwortlichkeit regelt. Ein möglicher Mustertext einer solchen Vereinbarung zwischen Spediteur und Verlader ("Letter of indemnity") liegt diesem Zirkular am Schluss bei
2. Vom Verlader für jeden Container einen separaten VGM-Datensatz mit folgenden Informationen zu verlangen:
  - Alle Details zum Verlader ("shipper letterhead")
  - Containernummer, Plombennummer
  - Datum der Deklaration
  - Name der verantwortlichen Person
  - Unterschrift der verantwortlichen Person

## Haftung

Der Reederei entsteht aus der neuen SOLAS-Vorschrift heraus keine Verpflichtung, das effektive Containergewicht gegen das gemeldete VGM zu prüfen. Die Reedereien müssen belegen können, dass das VGM vor dem Verladen vorliegt. Der Verlader oder NVOCC als "acting shipper" ist für das korrekte VGM verantwortlich – back to back. (Derzeit noch in juristischer Abklärung, Bestätigung folgt für Folgendes: Verwendet der Spediteur das Multimodal B/L der SPEDLOGSWISS (AB SPEDLOGSWISS vereinbart) oder das FIATA B/L (Allgemeine Bedingungen der FIATA vereinbart) entstehen dem Spediteur durch die VGM-Meldung keine zusätzlichen Haftungsrisiken).

## Tara-Gewicht eines Containers

Bei der Verwendung der SOLAS-Methode 2 wird das Tara-Gewicht des Containers für die VGM-Berechnung herangezogen. Es ist hinlänglich bekannt, dass zwischen CSC-Plakette auf dem Container und dem Container selber, aber auch zwischen Tara-Gewicht aus den Reederei-Onlinedatenbanken und dem Container teilweise erhebliche Gewichtsabweichungen bestehen. Der Grund ist einfach: einerseits gibt es Unterschiede durch Aufnahme oder Abgabe von Luftfeuchtigkeit und andererseits werden Container häufig repariert oder umgebaut (andere Böden, zusätzliche Metallelemente zur Verstärkung nach einer Reparatur etc.), was Mehrgewicht bedeutet, das weder auf der CSC-Plakette noch in den Datenbanken nachgeführt wird. Das heisst: der Verlader und der Spediteur sind nicht in der Lage, die Korrektheit der Tara-Daten zu überprüfen. Um sich hier haftungsmässig abzudecken, ist zu empfehlen, gegenüber der Reederei folgenden Haftungsausschluss beim Buchen von Container zu übermitteln:

*"The empty weight of the container has been provided by the shipping line. We have no possibility to verify the accuracy of the weight of the empty container and refuse liability for its accuracy".*

## Sorgfältige Prüfung ("Due Diligence")

Um das Spediteur-Risiko im NVOCC-Geschäft zu minimieren, empfehlen wir Folgendes:

1. Der NVOCC sollte seinen Kunden kennen und der Prozess der VGM-Meldung sollte zusammen vorab besprochen werden
2. Sollte der Verlader den NVOCC zur Wägung nach Methode 1 instruieren, so erbringt dieser eine kommerzialisierbare Dienstleistung, meldet der Reederei das VGM und hat damit alle Dokumente bei sich zur Verfügung
3. Führt der Verlader die Verwiegung nach Methode 1 selber aus, so hat der NVOCC von ihm zusätzlich zur VGM-Meldung eine Verwiegebestätigung ("Wiegezettel") zu verlangen.
4. Meldet der Verlader dem NVOCC/Spediteur das VGM nach Methode 2, so ist vom Verlader eine Bestätigung der Zulässigkeit zu verlangen (also: z.B. eine Kopie des ISO-Zertifikats, des AEO-Zertifikats, der Bestätigung, dass ein ERP-System im Einsatz steht), damit das im Kundendossier beim Spediteur abgelegt werden kann.

## LCL-Verlader, NVOCC als "Consolidator"

Die SOLAS-Vorschrift bezieht sich auf den beladenen Container. Im LCL-Geschäft kann damit nicht der einzelne Verlader das Gesamtgewicht melden, sondern diejenige Partie, welche den Container verschiffsbereit staut. Natürlich sind die einzelnen Verlader, deren Sendungen in einem Container gesammelt werden, zur genauen Meldung ihrer einzelnen Gewichte inklusive Verpackung verpflichtet. Letztendlich aber kann nur der "consolidator" des Containers das VGM ermitteln. In diesem Falle drängt sich die Methode 1 (physische Verwiegung) auf.

## Verwendung der VGM-Daten durch die Reedereien

Aus den Kreisen der grossen Seehäfen und ihren ansässigen Reedereien vernehmen wir, dass zwar die VGM-Daten für das Beladen der Schiffe verwendet werden. Reedereien werden aber auch weiterhin ihre B/Ls unter Verwendung der Bruttogewichte der Sendungen ausstellen. Diese Gewichte sind auch Bestandteil der Manifeste. Es gibt damit **keine** direkte Verbindung zwischen VGM-Daten und den Gewichtsdaten auf den B/Ls und Manifesten. Die Trennung dieser zwei Datensätze ermöglicht es dem consolidator, die übliche Methode beim Erstellen des B/Ls beizubehalten, nämlich die Bruttogewichte der einzelnen LCL-Verlader auf dem B/L zu verwenden.

## **Mustertext für LOI (Letter Of Indemnity) zwischen Spediteur und Verlader**

-quote-

### **To X**

We are writing this letter of indemnity regarding the transmission of the verified gross mass (VGM) in respect of the IMO/SOLAS amendment entered into force on 1 July 2016. The VGM has been evaluated under method 2, confirmed by the person responsible, Z, within our company.

We instruct X to forward the VGM to the responsible party and shall agree to the following terms in consideration of the liability:

- X will not be held responsible for any deviation in regard of the evaluated and confirmed VGM
- X will not be held responsible for any consequential costs (e.g. demurrage and detention costs, freight loss of shipping lines and other related costs) in regard of a wrongly provided VGM
- should any legal proceedings be made against X in connection with the confirmed VGM, X will be provided by us with adequate funds to defend, and will be totally indemnified and hold totally harmless by us

Yours Faithfully

**Legally valid signature**

-unquote-

4 ALBERT EMBANKMENT  
LONDON SE1 7SR  
Telephone: +44 (0)20 7735 7611 Fax: +44 (0)20 7587 3210

MSC.1/Circ.1548  
23 May 2016

**ADVICE TO ADMINISTRATIONS, PORT STATE CONTROL AUTHORITIES, COMPANIES,  
PORT TERMINALS AND MASTERS REGARDING THE SOLAS REQUIREMENTS  
FOR VERIFIED GROSS MASS OF PACKED CONTAINERS**

1 The Maritime Safety Committee, at its ninety-sixth session (11 to 20 May 2016), recalled that the amendments to SOLAS regulation VI/2, adopted by resolution MSC.380(94) and which will enter into force on 1 July 2016, introduce new paragraphs 4, 5 and 6 relating to the verification of the gross mass (VGM) of packed containers.

2 In this context, the Committee noted the concerns of Member States regarding practical aspects of compliance with the aforementioned SOLAS amendments, in particular, relating to transhipped containers and communication of VGM information, in an initial period following their entry into force.

3 The Committee agreed that Administrations and port State control authorities should adopt a practical and pragmatic approach when verifying compliance with the requirements of SOLAS regulations VI/2.4 to VI/2.6, for a period of three months after 1 July 2016, with a view to:

- .1 permitting packed containers that are loaded on a ship before 1 July 2016 and are transhipped on or after 1 July 2016 to be shipped to their final port of discharge without the VGM specified in SOLAS regulations VI/2.4 to VI/2.6; and
- .2 providing flexibility to all the stakeholders in containerized transport to refine, if necessary, procedures for documenting, communicating and sharing VGM information.

4 Notwithstanding the above, the Committee emphasized that the stability and safe operation of ships, including the safe packing, handling and transport of containers, is not limited to the provision and use of VGM information and is also covered by a number of SOLAS regulations, including SOLAS regulations VI/2.1, VI/2.2 and VI/2.3, and other IMO instruments, amongst others.

5 Member States are invited to be guided accordingly and to bring the contents of this circular to the attention of all concerned, especially port State control officers.

6 This circular will remain effective until 1 October 2016.