



Merkblatt

Komitee Deutscher Seehafenspediteure
im DSLV e.V.

2015

Übersicht über die IMO-Vorschriften
zur Bestimmung der Bruttomasse
von Frachtcontainern

Bestimmung der Bruttomasse bei Seecontainern

Stand: Februar 2015

Herausgeber:

Komitee Deutscher Seehafenspediteure (KDS)
im Deutschen Speditions- und Logistikverband e. V. (DSLVL)

Willy-Brandt-Str. 69
20457 Hamburg
Deutschland

Telefon +49 (0) 40 37 47 64 - 0
Telefax +49 (0) 40 37 47 64 - 74

info@kds-im-dslv.de
www.kds-im-dslv.de

Kontakt:

Kurt-Jürgen Schimmelpfeng
Thomas Schröder
Telefon +49 (0) 40 374764-0
Telefax +49 (0) 40 374764-74
info@kds-im-dslv.de

Die in diesem Leitfaden bereitgestellten Informationen wurden sorgfältig recherchiert, geprüft und verarbeitet. Jedoch kann keine Garantie dafür übernommen werden, dass alle Angaben zu jeder Zeit vollständig, richtig und in letzter Aktualität dargestellt sind. Das KDS weist ausdrücklich darauf hin, dass dieser Leitfaden nur allgemeine Informationen enthält und auf keinen Fall die rechtliche oder sonstige Beratung für Maßnahmen im Einzelfall ersetzt, die auf der Grundlage der in diesem Leitfaden enthaltenen Fachinformationen ergriffen werden.

Soweit es sich nicht um vorsätzliche oder grob fahrlässige falsche Informationen handelt, ist eine Haftung des KDS ausgeschlossen.

Inhaltsverzeichnis

Vorwort	3
Rechtliche Grundlagen	3
Begriffsbestimmungen	4
Anwendungsbereich	4
Wesentliche Grundsätze.....	5
Methoden zur Bestimmung der bestätigten Bruttomasse	5
Dokumentation	6
Ausrüstung	7
Verkehrsträgerübergreifender Containerverkehr	7
Abweichungen bei der Bruttomasse	8
Überladene Container.....	8
Container auf Straßenfahrzeugen	8
Leercontainer.....	8
Container ohne bestätigte Bruttomasse.....	8
Endgültige Verladeentscheidung	9
Durchsetzung	9
Inkrafttreten	9
Links	9

Vorwort

Der sichere und reibungslose Gütertransport ist in einer arbeitsteiligen globalen Wirtschaft unentbehrliche Voraussetzung des Wirtschaftswachstums. Um Mensch, Umwelt und Waren beim weltweiten Gütertransport bestmöglich zu schützen, sind zahlreiche Rechtsvorschriften erlassen worden.

Eine Hauptgefahrenquelle beim Gütertransport in Seecontainern liegt darin, dass das höchstzulässige Bruttogewicht beim Beladen überschritten wird.

Um die Sicherheit des Schiffes und seiner Besatzung, der Arbeiter in den Häfen, der Ladung sowie die Sicherheit im Seeverkehr zu gewährleisten, hat die International Maritime Organization (IMO) im November 2014 beschlossen, dass die Bruttomasse eines Containers vor Verladung auf ein Seeschiff vom Befrachter zu verifizieren und zu dokumentieren ist. Dies gilt sowohl für Gefahrgut- als auch für Nicht-Gefahrgutcontainer. Die Verladung eines Containers auf ein Schiff soll ohne eine bestätigte Bruttomasse ab dem 1. Juli 2016 nicht mehr möglich sein.

Da die Beladung von Überseecontainern sehr häufig im Binnenland erfolgt, betreffen die neuen Vorgaben der IMO insbesondere auch die verladende Exportwirtschaft.

Um Verzögerung und Mehrkosten in den Häfen zu vermeiden, sollte vor einer Containerbeladung zwischen den verantwortlichen Beteiligten abgestimmt werden, wer welche Methode zur Gewichtsverifizierung anwendet bzw. anwenden lässt.

Insofern möchten wir mit diesem Merkblatt den betroffenen Unternehmen zur Orientierung einen Überblick über die internationalen Vorgaben der IMO sowie der nationalen Umsetzung in Deutschland geben.

Rechtliche Grundlagen

Das Internationale Übereinkommen von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See (SOLAS) schreibt ab Juli 2016 im Kapitel VI Teil A Regel 2 zwingend vor, dass die Bruttomasse von Containern vor ihrer Stauung an Bord eines Schiffes zu verifizieren und zu bestätigen ist. Container ohne eine verifizierte Bruttomasse dürfen ab diesem Zeitpunkt nicht mehr auf ein Seeschiff verladen werden.

Zudem hat die IMO Empfehlungen in Form von Richtlinien (MSC.1/Circular 1475) herausgegeben, wie die Bestimmungen der SOLAS-Vorschriften ausgelegt und angewandt werden können. Die Richtlinien umfasst 16 Abschnitte. Sie weisen auf mögliche Probleme im Zusammenhang mit der Anwendung der Vorschriften hin und geben Hilfestellungen, wie solche Probleme zu lösen sind.

Der Befrachter ist für die Verifizierung der Bruttomasse des Containers verantwortlich und er muss auch gleichzeitig sicherstellen, dass der Reederei die bestätigte Bruttomasse rechtzeitig mitgeteilt wird.

Die SOLAS-Richtlinien wurden vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) am 31. Januar 2015 im Verkehrsblatt Ausgabe 2/2015, Seite 29, bekannt gegeben.

Für die Umsetzung der SOLAS-Richtlinien in nationales Recht müssen neben Bundes- (z.B. Schiffssicherheitsverordnung) und Landesrecht (z.B. Hafensicherheitsverordnung) auch privatrechtliche Vorschriften (z.B. Beförderungsbedingungen) angepasst werden.

Begriffsbestimmungen

Im Abschnitt 2 (vgl. Punkte 2.1.1 bis 2.1.16) der SOLAS-Richtlinien wird ausgeführt, welche Bedeutung die Begriffe haben. Beispielhaft sind die nachfolgenden Begriffe aufgeführt:

„2.1.6 Der Ausdruck **Bruttomasse** bezeichnet die Gesamtmasse aus dem Eigengewicht eines Containers und den (Einzel)Gewichten aller Versandstücke und Ladungsgegenstände, einschließlich Paletten, Staumaterial und sonstigen Verpackungs- und Sicherungsmaterialien, die in den Container gepackt werden (siehe ebenfalls „*bestätigte Bruttomasse*“).“

„2.1.12 Der Ausdruck **Befrachter** bezeichnet eine juristische oder eine natürliche Person, die im Konnossement oder Seefrachtbrief oder in einem äquivalenten, multimodalen Beförderungsdokument (z.B. Durchkonossement) als Befrachter und/oder als diejenige Person eingetragen ist, mit der (in deren Namen oder in deren Auftrag) ein Beförderungsvertrag mit einer Reederei geschlossen wurde.“

Anmerkung: Im englischen Originaltext wird statt des deutschen Begriffs „*Befrachter*“ vom „*Shipper*“ gesprochen.

„2.1.16 Der Ausdruck **Bestätigte Bruttomasse** bezeichnet die Gesamtbruttomasse eines beladenen Containers, die nach einer in Absatz 5.1 dieser Richtlinien beschriebenen Methoden bestimmt wird. (siehe ebenfalls „*Bruttomasse*“).“

Spediteure sind insbesondere dann in der Rolle des Befrachters, und somit von den neuen IMO-Vorgaben betroffen, wenn sie selber Container beladen oder beladen lassen, z.B. im Sammelcontainerverkehr.

Anwendungsbereich

Im Abschnitt der 3 der SOLAS-Richtlinien werden Ausführungen zu dem Anwendungsbereich gemacht. Danach gelten die Vorschriften für alle Container, die unter das Internationale Übereinkommen von 1972 über sichere Container (CSC) fallen und die auf einem Schiff gestaut werden sollen, auf das das Kapitel VI des SOLAS-Übereinkommens Anwendung findet. Das sind grundsätzlich alle Schiffe.

Mit „Container“ sind Seecontainer im Sinne des Internationalen Übereinkommen von 1972 über sichere Container (CSC) gemeint. Weitere Details dazu finden Sie unter dem Punkt 2.1.4 der SOLAS-Richtlinien.

Nicht von den SOLAS-Anforderungen erfasst werden Container, die auf einem Chassis oder Anhänger verladen und mit einem Ro-Ro-Schiff auf einer kurzen Seestrecke (sog. beschränkte Auslandfahrt) befördert werden sollen. Auch Ladung, die dem Kapitän angedient wird, um sie in einen bereits an Bord befindlichen Container zu laden, fällt nicht darunter. Ebenso alle Fahrzeuge und Offshore-Container (s.a. MSC/Circ.860).

Wesentliche Grundsätze

Im Abschnitt 4 der SOLAS-Richtlinien wird ausgeführt, dass für die Feststellung und Dokumentation der bestätigten Bruttomasse eines beladenen Containers der Befrachter zuständig ist.

Ein beladener Container darf nur dann auf ein Schiff verladen werden, wenn der Reederei vor dem Laden des Schiffes die bestätigte tatsächliche Bruttomasse des Containers rechtzeitig mitgeteilt wurde.

Methoden zur Bestimmung der bestätigten Bruttomasse

Im Abschnitt 5 werden die zwei im SOLAS-Übereinkommen beschriebenen Methoden, mit denen der Befrachter die bestätigte Bruttomasse eines beladenen Containers feststellen kann, erläutert. Die Auswahl der Methode obliegt dem Befrachter.

Methode Nr.1:

Nachdem der Container beladen und versiegelt wurde, kann der Befrachter den beladenen Container verwiegen 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 III durchgesetzt. Für die Verwiegung von Containern kommen daher Grobwaagen der Genauigkeitsklassen III in Betracht. Diese Grobwaagen lassen eine Fehlertoleranz bis drei Prozent zu.

Methode Nr. 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 hinzuaddieren werden.

Für die Berechnung der Bruttomasse nach der Methode Nr. 2 müssen demnach folgende Schritte vorgenommen werden:

Schritt 1 – Gewicht des Produkts

Das Gewicht des Produkts des in den Container verladen werden soll, gewinnt man aus dem Produktionsprozess z.B. durch das Ablesen von kalibrierten Abfüllanlagen oder durch das Verwiegen des Produkts oder durch die Addition der Einzelgewichte aller Produktbestandteile.

Schritt 2 – Gewicht der Verpackung

Das Gewicht des Verpackungsmaterials erhält man entweder von Verpackungshersteller oder aus dem eigenen geprüften Warenwirtschaftssystem.

Schritt 3 – Gewicht der Ladehilfsmittel, des Sicherungs- und Staumaterial

Das Gewicht der Ladehilfsmittel (z.B. Paletten), des Sicherungs- und Staumaterials o.ä. erhält man entweder aus dem eigenen geprüften Warenwirtschaftssystem oder von den jeweiligen Herstellern. Zu beachten ist, dass bei individuell angepassten Sicherungs- und Staumaterial i.d.R. eine Verwiegung des Materials erforderlich werden dürfte.

Schritt 4 – Gewicht des leeren Containers

Die Reederei sollte das korrekte Container-Leergewicht dem Befrachter zur Verfügung stellen, damit dieser in die Lage versetzt wird, die bestätigte Bruttomasse zu ermitteln. In Ermangelung dieser Information sollte der Befrachter dann das außen am Container angebracht Leergewicht nutzen.

Schritt 5 – Bruttogewicht des beladenen Containers

Die Gewichte der vorgenannten vier Schritte ergeben addiert dann das Bruttogewicht des beladenen Containers.

Die Nutzung der Methode Nr. 2 muss von der zuständigen Behörde des Staates, in dem der Container abschließend beladen und versiegelt wurde, zertifiziert und zugelassen sein.

Welche Behörde diese Aufgabe in Deutschland übernehmen wird, steht zum gegenwärtigen Zeitpunkt noch nicht endgültig fest.

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

Dokumentation

Die SOLAS-Richtlinien schreiben im Abschnitt 6 vor, dass der Befrachter die nach den Methoden Nr. 1 oder Nr. 2 ermittelte Bruttomasse des beladenen Containers angeben muss. Diese Angabe kann Bestandteil der Versandanweisungen/des Beförderungspapiers oder eine getrennte Mitteilung an die Reederei sein.

Aus dem Dokument muss klar hervorgehen, dass es sich bei der angegebenen Bruttomasse um die „**bestätigte Bruttomasse**“ handelt.

Ungeachtet seiner Form muss das Dokument, in dem die bestätigte Bruttomasse des beladenen Containers angegeben ist, von einer durch den Befrachter bevollmächtigten Person unterzeichnet sein. Die Unterschrift darf durch eine elektronische Signatur erfolgen oder durch den Namen der ermächtigten Person in Großbuchstaben ersetzt werden.

Mit der Mitteilung an die Reederei erfüllt der Befrachter seine Verpflichtung aus den SOLAS-Richtlinien. Die Weitergabe der bestätigten Bruttomasse an das Hafenumschlagunternehmen fällt in den Verantwortungsbereich der Reederei.

Das SOLAS-Übereinkommen schreibt keine Frist vor, innerhalb derer der Befrachter Angaben zur bestätigten Bruttomasse vorlegen muss, sondern weist lediglich darauf hin, dass solche Angaben rechtzeitig eingehen müssen, damit sie von der Reederei für den Stauplan des Schiffes verwendet werden können.

Insofern werden die Reedereien individuelle Zeiten festlegen, bis zum welchem Zeitpunkt sie die Angaben vorliegen haben möchten.

Ausrüstung

Im Abschnitt 7 SOLAS-Richtlinien wird ausgeführt, dass die Waage, Wägeplattform, Hebevorrichtung oder sonstige Vorrichtungen zur Überprüfung der Bruttomasse des Containers in Übereinstimmung mit Methode Nr. 1 oder Methode Nr. 2 die geltenden Toleranzgrenzen und Genauigkeitsanforderungen des Staates erfüllen müssen, in dem sie verwendet werden.

Siehe auch Ausführungen unter Punkt „Methoden zur Bestimmung der bestätigten Bruttomasse“.

Verkehrsträgerübergreifender Containerverkehr

Für den verkehrsträgerübergreifenden Containerverkehr und Containerumschlag wird im Abschnitt 8 ausgeführt, dass die bestätigte Bruttomasse eines beladenen Containers der Partei mitzuteilen ist, die den Container als nächste übernimmt. Für die Bereitstellung solcher Informationen können vorhandene Kommunikationssysteme genutzt werden.

Der Unterpunkt 8.1.1 befasst sich mit beladenen Containern, die auf der Straße, auf der Schiene oder auf einem Schiff befördert werden, auf das die SOLAS-Regeln keine Anwendung finden. Der Unterpunkt 8.1.2 enthält Ausführungen über beladene Container, die von Schiff zu Schiff (Transshipment-Verkehr) umgeladen werden.

Abweichungen bei der Bruttomasse

Sollte es zu Abweichungen zwischen der für einen beladenen Container angegebenen Bruttomasse und seiner bestätigten Bruttomasse kommen, so ist die bestätigte Bruttomasse zu verwenden. Dies gilt auch, wenn es zu einer – aus welchem Grund auch immer – Nachverwiegung im Hafen kommen sollte. So die Ausführungen im Abschnitt 9 der SOLAS-Richtlinien.

Überladene Container

Im Abschnitt 10 der SOLAS-Richtlinien wird darauf hingewiesen, dass ein Container nur bis zur höchstzulässigen Bruttomasse gemäß dem angebrachten CSC-Zulassungsschild beladen werden darf. Ein überladener Container darf nicht auf ein Schiff verladen werden.

Container auf Straßenfahrzeugen

Sofern die bestätigte Bruttomasse eines beladenen Containers durch Verwiegung (Methode Nr. 1) des Containers festgestellt werden soll, während sich der Container auf einem Straßenfahrzeug befindet, ist die Eigenmasse des Straßenfahrzeugs (gemäß Zulassungsdokumenten) in Abzug zu bringen, um die bestätigte Bruttomasse des beladenen Containers zu bestimmen. Die Masse des Kraftstoffs im Tank des Zugfahrzeugs ist ebenfalls abzuziehen.

Wenn allerdings zwei sich auf einem Straßenfahrzeug befindliche Container gewogen werden müssen, muss jeder Container einzeln gewogen werden. Die Gesamtbruttomasse der beiden Container der Einfachheit halber durch zwei zu teilen, ist nicht gestattet (vgl. Abschnitt 11 der SOLAS-Richtlinien).

Leercontainer

Derjenige, der Leercontainer auf ein Schiff verladen möchte, muss Vorkehrungen treffen, um sicherzustellen, dass diese auch tatsächlich leer sind. Als bestätigte Bruttomasse gilt in in diesem Fällen das Leergewicht des Containers gemäß der angegebenen ISO-Markierung. So die Ausführungen im Abschnitt 12 der SOLAS-Richtlinien.

Container ohne bestätigte Bruttomasse

Im Abschnitt 13 der SOLAS-Richtlinien werden Ausführungen zu dem Fall gemacht, dass ein Container an einer Hafenumschlagsanlage angeliefert wird, ohne dass die vorgeschriebene, bestätigte Bruttomasse für den Container vorliegt.

Die Verladung eines solchen Containers auf ein Schiff ist erst dann möglich, wenn die bestätigte Bruttomasse vorliegt.

Endgültige Verladeentscheidung

Ob ein Container an Bord eines Schiffes verladen wird, entscheidet immer abschließend die Reederei bzw. der Kapitän. Daran ändern die neuen SOLAS-Richtlinien nichts. Das Vorliegen der bestätigten Bruttomasse ist Voraussetzung dafür, dass ein Container an Bord eines Schiffes verladen kann. Einen Anspruch auf Verladung ergibt sich jedoch daraus nicht (vgl. Abschnitt 14 der SOLAS-Richtlinien).

Durchsetzung

Die Durchsetzung und Einhaltung des SOLAS-Übereinkommens ist eine Aufgabe der öffentlichen Hand. Inwieweit es bei Nichteinhaltung zu Bußgeldern o.ä. kommen wird, steht derzeit noch nicht fest.

Letztendlich besteht die wirksamste Durchsetzungsmöglichkeit der im SOLAS festgeschriebenen Anforderung darin, dass ein Container ohne rechtzeitig Übermittlung der bestätigten Bruttomasse nicht auf ein Schiff verladen werden darf.

Die durch die Nichtverladung entstehenden Extrakosten dürften i.d.R. deutlich schmerzhafter sein, als behördliche Bußgelder. Dies wird auch Abschnitt 15 der SOLAS-Richtlinien deutlich.

Inkrafttreten

Die neuen SOLAS-Richtlinien sollen am **1. Juli 2016** in Kraft treten.

Links

IMO-Richtlinien zur Bestimmung der Bruttomasse von Frachtcontainern

[http://www.vhsp.de/anlage_morningnews/MSC_1-Circ_1475 - Guidelines.pdf](http://www.vhsp.de/anlage_morningnews/MSC_1-Circ_1475_-_Guidelines.pdf)

Gesetz zu dem Übereinkommen vom 2. Dezember 1972 über sichere Container (CSC)

<http://www.gesetze-im-internet.de/bundesrecht/cscg/gesamt.pdf>

Internationale Übereinkommen von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See (SOLAS)

[http://www.imo.org/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-for-the-Safety-of-Life-at-Sea-\(SOLAS\),-1974.aspx](http://www.imo.org/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-for-the-Safety-of-Life-at-Sea-(SOLAS),-1974.aspx)

IMO-Richtlinien für die Zulassung von Offshore-Containern, die auf offener See umgeschlagen werden

http://www.imo.org/blast/blastDataHelper.asp?data_id=6195&filename=860.PDF