



Änderungen des SOLAS- Übereinkommens

SOLAS ist die Abkürzung für "International Convention for the Safety Of Life at Sea". SOLAS entstand im Anschluss an den Untergang der Titanic im Atlantik und entwickelt Vorgaben für sicherheitsrelevante Themen der Seeschifffahrt.

Da es in der Vergangenheit immer wieder zu Havarien auf Grund von falschen (i.d.R. zu niedrigen) Gewichtsangaben gekommen ist, wurde nun durch die IMO (International Maritime Organization) eine Änderung des SOLAS-Abkommens beschlossen, welches die Art der Brutto-Gewichts-Feststellung von Containern behandelt. Zukünftig ist nicht nur die Masse der Ladung, sondern auch das Tara-Gewicht des Containers, sowie die Gewichte der Verpackungen und Ladungssicherungsmittel zu berücksichtigen. In Deutschland wurde dieses mit der „Richtlinien zur Bestimmung der bestätigten Bruttomasse von Frachtcontainern“ umgesetzt.

Ohne die Angabe des verifizierten Bruttogewichtes (VGM – Verified Gross Mass) dürfen Container zukünftig nicht mehr verladen werden!

Ab dem 01.06.2016 gibt es zwei zugelassene Methoden, um ein verifiziertes Bruttogewicht zu ermitteln. Nach Methode 1. wird der gestaute Container auf einer Waage der Genauigkeitsklasse IIII verwogen. Das hier gemessene Gewicht kann als verifiziertes Gewicht der Reederei/ dem Handling Partner übermittelt werden.

Methode 2. ist ein Berechnungsverfahren.

Hierbei müssen die Gewichte der Ladung, der verwendeten Verpackungen, des verwendeten Stau- und Zurrmaterials sowie das Tara-Gewicht des Containers addiert werden.

Hierbei können Herstellerangaben zu den Gewichten verwendet werden, jedoch ist es ratsam, diese Angaben durch eigene Messungen (hier ist eine Waage der Klasse III einzusetzen) zu kontrollieren. Das ermittelte Gewicht kann dann den Reedern/ Handlings-Partnern als VGM übermittelt werden.

Bei dieser Methode ist zu beachten, dass diese zuvor zertifiziert werden muss.

Grundsätzlich ist darauf zu achten, dass das VGM rechtzeitig vor Verladung an die Reederei übermittelt wird, damit diese Staupläne erstellen kann. Die Fristen hierzu können sich von Reederei zu Reederei unterscheiden.

Es wird zu Kontrollen kommen, wobei etwa Staupläne unter die Lupe genommen werden und auch Kontrollverwiegungen durchgeführt werden. Als Abweichungsgrenze gelten hier zu Lande 2%.

Quellen:

[http://dslv.org/dslv/web.nsf/gfx/39F9493DE29F3AA0C1257E1B0041F11D/\\$file/Merkblatt_Bestimmung_Bruttomasse_Frachtcontainer.pdf](http://dslv.org/dslv/web.nsf/gfx/39F9493DE29F3AA0C1257E1B0041F11D/$file/Merkblatt_Bestimmung_Bruttomasse_Frachtcontainer.pdf)

Newsletter DSLV vom 03.05.2016

www.wikipedia.de

Hausanschrift

LOGTEKS GMBH
Hessenring 13
DE-64546 Mörfelden-Walldorf

Ust.-Id-Nr.:DE271490617

Telefon / Telefax

Fon: +49 61 05 967 83 -0
Fax: +49 61 05 967 83 -19

Mail: info@logteks.com
Web: www.logteks.com

Gerichtsstand

Groß-Gerau
HRB 92726

Geschäftsführer
Andreas Ries

Bankverbindung

Commerzbank
Frankfurt am Main

BIC: COBADEFFXXX
IBAN: DE3650040000076772200

Mitglied
im



Zertifiziert
durch



Wir arbeiten ausschließlich auf Grundlage der Allgemeinen Deutschen Spediteurbedingungen 2016 (ADSp 2016). Die ADSp 2016 beschränken in Ziffer 23 die gesetzliche Haftung für Güterschäden nach § 431 HGB in Höhe von 8,33 SZR/kg je Schadenfall bzw. je Schadenereignis auf 1 Million bzw. 2 Millionen Euro oder 2 SZR/kg, je nachdem, welcher Betrag höher ist, und bei multimodalen Transporten unter Einschluss einer Seebeförderung generell auf 2 SZR/kg.