

# **FRAGEN UND ANTWORTEN**

## **zur nationalen Umsetzung der SOLAS Richtlinien zur Bestimmung der bestätigten Bruttomasse (VGM) von Seefrachtcontainern**

---

Aufgrund der Änderungen des SOLAS-Übereinkommens zum 1. Juli 2016 hat das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (bmvit) auf den folgenden Seiten Antworten zu den wichtigsten Fragen zum Thema "SOLAS Richtlinien zur Bestimmung der bestätigten Bruttomasse (VGM) von Seefrachtcontainern" zusammengestellt.

### **Was bedeutet SOLAS-VGM?**

Das Internationale Übereinkommen von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See (International Convention for the Safety of Life at Sea - SOLAS) schreibt in Kapitel VI Teil A Regel 2 (IMO // MSC 1/Circ.1475) vor, dass die Bruttomasse von Containern vor ihrer Stauung an Bord eines Seeschiffes durch den Befrachter zu bestätigen (bestätigte Bruttomasse; Verified Gross Mass – VGM) und der Reederei zeitgerecht bekannt zu geben ist. Im Falle des Fehlens (bzw. zu späten Einlangens) der VGM kann die Reederei die Annahme der Container verweigern. Urheber der SOLAS-Regularien ist die IMO – International Maritime Organization.

Die Regelungen der IMO sind unter

<https://www.bmvit.gv.at/verkehr/gesamtverkehr/logistik/vgm.html> abrufbar.

### **Wann trat die neue Regelung in Kraft?**

Die Regelung trat weltweit am 01. Juli 2016 in Kraft.

### **Wen betrifft die neue Regelung?**

- Grundsätzlich all jene Akteure der österreichischen Wirtschaft, welche im internationalen Handel tätig sind und dabei (selbst oder durch beauftragte Dritte) Container zur Versendung auf Überseeschiffen nutzen.
- Den „Befrachter“, als jene juristische oder natürliche Person, die im Konnossement oder Seefrachtbrief oder in einem äquivalenten multimodalen Beförderungsdokument (z.B. Durchkonnossement) als Befrachter und/oder als diejenige Person eingetragen ist – in deren Namen oder in deren Auftrag – ein Beförderungsvertrag mit einer Reederei geschlossen wurde.
- Das bmvit-Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (als zuständige nationale Kontaktstelle).

## Wie gestaltet sich die rechtliche Umsetzung in Österreich?

Österreich ist dem internationalen SOLAS Abkommen beigetreten (BGBl. 1988/435), das in weiterer Folge im Seeschiffahrts-Erfüllungsgesetzes (SSEG, 387. Bundesgesetz, Jahrgang 1996) auch in die nationale Gesetzgebung Eingang fand. Auch wenn das österreichische Seeschiffahrtsregister seit 2012 geschlossen ist, muss der heimische Rechtsbestand vereinzelte Bestimmungen aus EU-Richtlinien zur Seeschiffahrt bzw. aus dem Übereinkommen der International Maritime Organisation (IMO) berücksichtigen. Um den neuen Bestimmungen für Befrachter von Hochseeschiffen Rechnung zu tragen wurde daher das SSEG novelliert (BGBl. I Nr. 14/2017) sowie eine entsprechende Verified Gross Mass-Verordnung (BGBl. II Nr. 192/2017) erlassen.

## Wie sieht der Anwendungsbereich aus?

Die Regelungen der IMO-Richtlinie MSC 1/Circ.1475 (welche als externes Dokument unter <https://www.bmvit.gv.at/verkehr/gesamtverkehr/logistik/vgm.html> abrufbar ist) haben Gültigkeit für alle Container die unter das CSC (Internationales Übereinkommen über sichere Container) fallen, welche zur Verladung auf Seeschiffe bestimmt sind.

Nicht betroffen von den Regelungen bezüglich VGM Bestimmung sind (hier zusammenfassend, es wird auf die ausführlicheren Beschreibungen der Richtlinien verwiesen):

- beladene Container, welche inklusive LKW, Sattel Auflieger im Ro-Ro Verfahren transportiert werden (Kurzstreckenverkehre)
- Ladungsstücke, welche von der Reederei in einen bereits an Bord des Seeschiffes befindlichen Container eingeladen werden.
- „Offshore Container“, auf die das CSC nicht zutrifft

## Welche Verantwortungen liegen beim Befrachter?

Beim Befrachter liegt die Verantwortung und Haftung für

- die Feststellung (oder deren Veranlassung) und Richtigkeit der VGM,
- die Dokumentation dieser Feststellung, sowie
- die zeitgerechte Information an die Reederei.

## In welcher Form muss die VGM an die Reederei übermittelt werden?

Die Art der Dokumente, welche als Beleg der Feststellung der VGM und zur Mitteilung der VGM dienen, der Zeitpunkt, zu dem diese Dokumente (diese Meldung) an die Reederei zu erstatten ist sowie die Technologie (Formate, Übermittlungsmedium) der Übermittlung sind zwischen Befrachter und Reederei zu vereinbaren. Grundsätzlich kann das Dokument Bestandteil der Versandanweisungen an die Reederei sein oder eine getrennte Mitteilung darstellen. Die Dokumentation kann auch elektronisch erfolgen. In jedem Fall muss sie von einer vom Befrachter bevollmächtigten Person unterzeichnet sein. Die Unterschrift kann bei elektronischer Übermittlung durch elektronische Signatur erfolgen.

## Zu welchem Zeitpunkt muss die VGM an die Reederei übermittelt werden?

Die verifizierte Bruttomasse muss so rechtzeitig an die Reederei übermittelt werden, dass ausreichend Zeit verbleibt, um einen ordnungsgemäßen Stauplan zu erstellen. Dies kann von Reederei zu Reederei unterschiedlich sein und hängt in großem Maße von der jeweiligen Schiffsgröße ab. Was "rechtzeitig" ist, legt die jeweilige Reederei daher für sich selber fest. Zu beachten ist auch, dass die Seehafenbetreiber voraussichtlich hier unterschiedliche Regelungen treffen werden – beispielsweise – ob beim Einlangen des Containers im Hafenterminal die VGM bereits vorab übermittelt worden sein muss. Um eine Annahmeverweigerung zu vermeiden, wird empfohlen, sich in dieser Frage mit den jeweils relevanten Terminalbetreibern intensiv abzustimmen.

## Wie kann die VGM bestimmt werden?

Die SOLAS Richtlinie lässt 2 Methoden der VGM Bestimmung zu.

- Methode 1: Wiegen des beladenen und verschlossenen Containers
- Methode 2: Addition von Einzelmassen/Berechnen unter Anwendung einer „zertifizierten“ Methode

In Österreich werden beide Methoden der VGM-Bestimmung gleichwertig zugelassen. Das heißt, dass Befrachter frei zwischen den Methoden wählen können.

## Wann ist Methode 1 zulässig?

Methode 1 (Verwiegung des beladenen und verschlossenen Containers) ist grundsätzlich immer zulässig wobei beim Verwiegen des Containers im Ganzen eine Waage der Genauigkeitsklasse III (IV) (Grobwaage) gemäß Anlage 1 der Verordnung des Bundesamtes für Eich- und Vermessungswesen über Eichvorschriften für nichtselbsttätige Waagen, Amtsblatt für das Eichwesen Nr. 3/1994, zuletzt geändert mit Nr. 1/2016, als ausreichend anzusehen ist.

## Darf der fertig beladene Container nach Methode 1 auch auf einem Fahrzeug verwogen werden?

Bezüglich der Verwiegung von Containern auf Straßenfahrzeugen wird auf Abschnitt 11 der SOLAS Richtlinie verwiesen. Aufgrund der Möglichkeit erheblicher Masseunterschiede der Eigenmasse des LKW (Tankfüllstand und etwaige an Bord befindliche Zusatzausrüstung wie beispielsweise Schneeketten sowie sonstige Nutz-/ Totlasten) ist die Feststellung des VGM in Österreich mittels Brückenwaagen ausschließlich durch Differenzverwiegung zulässig (Verwiegung des beladenen UND des leeren Fahrzeuges im Rahmen eines Lastspieles; ein Rückgriff auf „historische“ Fahrzeugmassedaten, z.B. aus der Zulassung, Typengenehmigung, etc. ist unzulässig). Im Falle von mehreren Containern auf einem Zugfahrzeug ist die Differenzverwiegung entsprechend der Anzahl der Container, mindestens jedoch dreimal, durchzuführen.

Wird ein auf einem LKW befindlicher Leercontainer ohne Umschlag beladen und abgeschlossen, so kann diese Feststellung der VGM mittels Brückenwaage **als Methode 2** identifiziert werden:

- (a) Vor Beladung wird der LKW mit dem darauf befindlichen Leercontainer mittels Brückenwaage verwogen.
- (b) Der Container verbleibt auf dem LKW, wird beladen und abgeschlossen.
- (c) Der LKW wird mit beladenem Container nochmals gewogen. Die Differenz zur 1. Wiegung entspricht der Masse der Ladung.
- (d) Das VGM wird festgestellt, indem zur Masse der Ladung die Eigenmasse des Leercontainers – welche am Container angegeben ist – hinzugezählt wird.

Diese Variante ist nach jeder Containerbeladung zu wiederholen, wenn auf dem LKW mehr als 1 Container transportiert wird.

### **Wird es in Österreich Kontrollverwiegungen durch Behörden geben?**

Kontrollverwiegungen bzgl. VGM durch nationale Behörden sind derzeit nicht vorgesehen.

### **Welche Einzelschritte sind unter Anwendung von Methode 2 zu beachten?**

Die Einzelmassen der zu verladenden Produkte (einschließlich Verpackung, Sicherheitsmaterial etc.) sind festzustellen und zu dokumentieren. Insbesondere ist die Richtigkeit der Masseangaben der einzelnen Ladungsgegenstände vom ursprünglichen Versender bzw. einem beauftragten Dritten verbindlich zu bestätigen und jener Partei, welche die Containerbeladung fortsetzt bzw. abschließt zu übergeben. Im Falle einer unzureichenden Dokumentation hat jene Partei, welche den Verladevorgang abschließt die Verantwortung, die Verladung zu verweigern.

Über die Art der Dokumentation haben die an der Versendung / am Transport beteiligten Akteure Einigkeit herzustellen. Die Qualität der Dokumentation hat sicher zu stellen, dass im Falle einer Überprüfung der Dokumentation durch zuständige Behörden (Stellen) die Nachvollziehbarkeit (insbesondere auch der Verantwortlichkeiten) gegeben ist.

### **Wie ist die Zertifizierung für Anwender der Methode 2 geregelt?**

Das für die Wiegung des Containerinhalts angewandte Verfahren nach Methode Nr. 2 muss von der zuständigen Behörde (Stelle) des Staates, in dem der Container abschließend beladen und verschlossen wurde, zertifiziert und zugelassen sein.

Die Art und Weise der Zertifizierung ist dem jeweiligen Staat überlassen und wird sich in Österreich auf die Partei, die die Wiegung vornimmt, beziehen, also nicht auf das Verfahren. Als Eignungsnachweis dafür werden in den Unternehmen bereits vorhandene Nachweise angesehen, aus denen die Vertrauenswürdigkeit des Unternehmens bzw. die Qualität und die Vertrauenswürdigkeit der betrieblichen Prozessgestaltung abgeleitet werden kann.

Dies sind:

- QUALITÄTSMANAGEMENTSYSTEME
  - EN ISO 9001 bzw. EN 29001
  - EN ISO 9004 bzw. EN 29004
  - EN ISO 22000
  - IFS (International Featured Standards)
  - HACCP-Konzept (Hazard Analysis and Critical Control Points)
  
- UMWELTMANAGEMENTSYSTEME
  - ISO 14001
  - EMAS (Eco Management and Audit Scheme)
  
- ZERTIFIZIERUNGEN IM BEREICH NACHHALTIGKEIT
  - FSC (Forest Stewardship Council)
  - PEFC (Programme for the Endorsement of Forest certification Schemes)
  
- SICHERHEITSMANAGEMENTSYSTEM
  - ISO 28000
  
- ZOLLRECHTLICHE ZERTIFIKATE  
(Authorized Economic Operator – Zugelassener Wirtschaftsbeteiligter)
  - AEO C „Zollrechtliche Vereinfachungen“
  - AEO S „Sicherheit“
  - AEO F „Zollrechtliche Vereinfachungen/Sicherheit“

Ein darüber hinaus gehendes Genehmigungsverfahren gibt es in Österreich nicht.

**Zumindest eine** der angeführten Akkreditierungen/Zertifizierungen wird zur Aufnahme in das Verzeichnis der Unternehmen, welche sich im Rahmen der Ermittlung der bestätigten Bruttomasse der Methode 2 bedienen als ausreichend festgelegt.

Bei weiteren Fragen zum SOLAS-Verzeichnis für Anwender der Methode 2 steht ein FAQ unter <https://www.bmvit.gv.at/verkehr/gesamtverkehr/logistik/vgm.html> zur Verfügung.

### Wie ist die Nettomasse (Tara) des Containers bei Methode 2 zu ermitteln?

Der Befrachter sollte die am Container angegebene Leermasse nutzen. Zusätzlich dazu wird empfohlen, einen Datenabgleich mit dem Eigentümer des Containers durchzuführen (insbesondere bei offensichtlichen baulichen Containerveränderungen).

## **Wie sind die Anforderungen an Waagen zur Bestimmung der Bruttomasse von Frachtcontainern geregelt?**

Zur Bestimmung der VGM unter Anwendung der Methode 1 wird beim Verwiegen des Containers im Ganzen eine Waage der Genauigkeitsklasse III (IV) (Grobwaage) als ausreichend angesehen.

Da bei Anwendung von Methode 2 unter den einzelnen Inhalten des Containers – im Gegensatz zum Container im Ganzen – auch solche geringeren Gewichtes sein können, wird mit der Vorschreibung einer Waage der Genauigkeitsklasse III (Feinwaage) eine höhere Wiegegenauigkeit gefordert.

## **Müssen die Waagen geeicht sein?**

Für den Fall, dass die Verwiegung in Österreich durch einen vom Befrachter beauftragten Dritten vorgenommen wird, besteht Eichpflicht, sodass die Verwiegung durch eine geeichte Waage, die eine nichtselbsttägige oder eine selbsttägige sein kann, vorgeschrieben wird.

## **An wen richte ich mich bei Fragen zum Thema Eichung?**

Die österreichischen Eichstellen sind Stellen, die an verschiedenen (eichpflichtigen) Messgeräten die Eichung durchführen. Sie werden vom Bundesamt für Eich- und Vermessungswesen (BEV) für bestimmte Messgeräte ermächtigt. Das Eichstellenverzeichnis wird herausgegeben vom BEV und ist auf der entsprechenden Homepage unter <http://www.metrologie.at/index.html> abrufbar. Technische Anfragen betreffend Eichungen sind direkt an die Eichstellen zu richten. Allgemeine Informationen über die österreichischen Eichstellen erteilt das Bundesamt für Eich- und Vermessungswesen.

## **Welches Recht gilt, wenn der Verloader den Container in Österreich packt und wiegt, aber in einem Seehafen aufliefert?**

Der Verloader muss in Österreich nach den geltenden Rechtsvorschriften und auf Basis der SOLAS-Richtlinie arbeiten. Das heißt, dass er zur Bestimmung des VGM unter Anwendung von Methode 1 bzw. Methode 2 bei den erforderlichen Wiegevorgängen im Prozessablauf die in Entsprechung der Bestimmungen des österreichischen Maß- und Eichgesetzes vorgeschriebenen Wiegemittel verwenden sollte. Bei Anwendung von Methode 2 sollte er nach der Regelung von Österreich zertifiziert sein. Das Land in dem der Container in einem Seehafen auf ein Schiff verladen wird muss bei etwaigen Kontrollen die in Österreich getroffenen Regelungen berücksichtigen.

## **Gibt es eine nationale Kontaktstelle zum Thema SOLAS-VGM?**

Die nationale Kontaktstelle zum Thema SOLAS-VGM ist das bmvit, welche über die E-Mailadresse [solas-vgm@bmvit.gv.at](mailto:solas-vgm@bmvit.gv.at) für jene Fragen zum Thema erreichbar ist, die nicht mit Hilfe der unter <https://www.bmvit.gv.at/verkehr/gesamtverkehr/logistik/vgm.html> zur Verfügung gestellten Dokumente zu beantworten sind.