

Containerverwiegung: BMVI sagt schlankes Ver- fahren mit möglichst gerin- ger Belastung zu

Am 11. April 2016 hat in Hamburg eine mit 320 Teilnehmern gut besuchte Veranstaltung des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) zur nationalen Umsetzung der SOLAS-Regelung zur Bestimmung der Bruttomasse von Seecontainern stattgefunden, an der auch der ZDS teilgenommen hat.

Zu Beginn machte das BMVI, das durch den Leiter der Unterabteilung „Schifffahrt“, Herrn Achim Wehrmann, den Referatsleiter Herrn Jan Reche und Herrn Lohmann vom Referat „Sicherheit in der Seeschifffahrt“ vertreten war, die wesentlichen „Leitplanken“ der neuen SOLAS-Regelung deutlich.

Danach werde die nationale Umsetzung in Deutschland durch eine möglichst geringe Belastung für die Wirtschaftsbeteiligten, in einem schlanken Verfahren und ohne Wettbewerbsnachteile für deutsche Unternehmen erfolgen.

Die Vertreter des BMVI wiesen darauf hin, dass insbesondere im Hinblick auf die behördliche Überwachung bereits seit Mitte 2015 ein enger Austausch und praxisbezogener Dialog mit dem Ziel der gleichen Handhabung zwischen den EU-Mitgliedstaaten stattfinde.

Zunächst führte Herr Lohmann (BMVI) in das Thema ein und ging auf die Neuerungen ein:

Der Verlader muss die Bruttomasse des Containers angeben; dies kann durch zwei festgelegte Methoden erfolgen (Wiegen oder Berechnen). Der Verlader hat die verifizierte Bruttomasse im Beförderungspapier einzutragen. Die Masseangabe muss bei der anschließenden Stauplanung berücksichtigt werden.

Das BMVI hat als zuständige Behörde im Sinne der SOLAS-Regelung die Berufsgenossenschaft Verkehrswirtschaft Post-Logistik Telekommunikation (BG Verkehr) benannt.

Herr Thomas Crerar, zuständiger Projektleiter der Dienststelle Schiffssicherheit bei der BG Verkehr, stellte die staatlichen Aufgaben sowie die weiteren Einzelheiten des bevorstehenden Rechtssetzungsverfahrens vor:

Festlegung der zu verwendenden Wiegeeinrichtungen (Methode 1)

Bei der Verwiegung des gesamten beladenen Containers (Methode 1) ist eine Waage der Genauigkeitsklasse IIII oder höher nach der [Richtlinie über nichtselbsttätige Waagen \(2014/31/EU\)](#) zu verwenden.

Die Verwiegung mit einem Fahrzeug (z. B. Fahrgestell oder Anhänger) ist grundsätzlich möglich. Dabei ist Ziffer 11.1 der Richtlinie zur Bestimmung der verifizierten Bruttomasse von Frachtcontainern (MSC.1 / Rundschreiben 1475) zu beachten.

Festlegung des Verfahrens zur Einzelgewichtsbestimmung (Methode 2)

Bei Verwiegunen zur Bestimmung der Bruttomasse durch Addition der einzelnen Ladungsbestandteile des jeweiligen Containers ist eine Waage der Genauigkeitsklasse III i. S. d. [Richtlinie über nichtselbsttätige Waagen \(2014/31/EU\)](#) zu verwenden.

Die gebotene Zertifizierung kann im Rahmen der laufenden Zertifizierungsverfahren (z. B. AEO, ISO 9001, 28001) und unter Beibehaltung bereits entwickelter Geschäftsprozesse sichergestellt werden. Die zur Berechnung hinterlegten Einzelschritte sind vom Zertifizierer zu bestätigen.

Bei der BG Verkehr wird es keine speziellen Zulassungsverfahren (weder hinsichtlich der Zertifizierung noch für die Verwendung von Wiegevorrichtungen) geben.

Darüber hinaus wird noch ein weiteres alternatives Verfahren zur Bruttomassebestimmung erarbeitet, das durch die BG Verkehr anerkannt und als zertifiziert im Sinne der Richtlinie gilt. Die Einzelheiten werden im Rahmen eines „Runden Tisches“ gemeinsam mit der BG Verkehr und den Wirtschaftsbeteiligten in den nächsten Wochen vereinbart und veröffentlicht.

Toleranzen

Die Toleranzen entsprechen denjenigen Verkehrsfehlergrenzen der zu verwendenden Waagen.

Besonderheiten (z. B. witterungsbedingte Einflüsse wie nasse Holzladungen, Schnee auf dem Container) werden bei Kontrollen ebenso

wie Toleranzen der behördlichen Messgeräte berücksichtigt.

Sicherstellung des Verladeverbots (behördliche Überwachung)

Die behördlichen Kontrollen konzentrieren sich zunächst auf die Staupläne. Da dies Hafensaatenaufgabe ist, werden auch Seeschiffe unter fremder Flagge miterfasst.

Bei den stichprobenartigen Kontrollverwiegunen wird es keinen deutschen Sonderweg, sondern ein gemeinsames Vorgehen der EU-Mitgliedstaaten geben, um eine Gleichbehandlung zu erreichen. Wenn die Kontrolle keine Gewichtsabweichung ergibt, fallen keine Verwaltungskosten an.

Neben anderen Wirtschaftsbeteiligten erläuterte Frau Birgit Schwarz (HHLA) die praktische Umsetzung aus Sicht der Terminalbetreiber. Der Befrachter müsse die verifizierte Bruttomasse „rechtzeitig“ der Reederei mitteilen, und diese anschließend dem Terminal. Wenn keine Gewichtsangabe vorliege, werde keine Berücksichtigung im Stauplan und keine Verladung erfolgen. Die Gewichtsangabe werde von der Reederei elektronisch (über EDI / COPRAR-Load) an das Terminal übermittelt.

Das BMVI hat zugesagt, Antworten zu einzelnen nicht beantworteten Fragen unter den häufig gestellten Fragen (FAQ) auf der [Internetseite](#) in Kürze zu veröffentlichen.

Der ZDS sieht in der durch das BMVI beabsichtigten nationalen Umsetzung seine Forderung nach einer wettbewerbsneutralen staatlichen Festlegung bestätigt.