

Bekanntmachung des Rundschreibens des Schiffssicherheitsausschusses MSC der IMO MSC.1/Rundschreiben 1436 „Änderung zu den Einheitlichen Interpretationen zu Kapitel II-2 SOLAS, des FSS-Code, des FTP-Code und der zugehörigen Brandprüfverfahren (MSC/Rundschreiben 1120)“ (VkBli. 2014 S. 613, NfS 34/14)

Bekanntmachung des Rundschreibens des Schiffssicherheitsausschusses MSC der IMO MSC.1/Rundschreiben 1437 „Einheitliche Interpretation zu Regel II-2/21.4 SOLAS“ (VkBli. 2014 S. 614, NfS 34/14)

Bekanntmachung der Entschließung des Schiffssicherheitsausschusses MSC.341(91) „Annahme der Änderungen der Leistungsanforderungen für Schutzanstriche für eigens für die Aufnahme von Seewasser vorgesehene Ballasttanks auf Schiffen aller Art sowie Doppelhüllen-Räume von Massengutschiffen (Entschließung MSC.215(82))“ (VkBli.2014 S. 624, NfS 37/14)

Bekanntmachung der Entschließung des Schiffssicherheitsausschusses MSC.346(91) „Anwendung von Regel III/17-1 SOLAS auf Schiffe, auf die sich Kapitel II nicht bezieht“ (VkBli. 2014 S. 625, NfS 37/14)

Änderung der Richtlinien von 2012 über die Methode zur Berechnung des erreichten Energieeffizienz-Kennwerts (EEDI) für Schiffsneubauten (VkBli. 2014 S. 638, NfS 39/14)

Richtlinien von 2011 für die Beförderung von Gemischen aus Erdöl und Biokraftstoffen, in ihrer geänderten Fassung (VkBli. 2014 S. 640, NfS 39/14)

Bekanntmachung des Rundschreibens des Schiffssicherheitsausschusses MSC der IMO MSC.1/Rundschreiben 1464 „Einheitliche Interpretation zu den Kapiteln II-1 und XII SOLAS, den technischen Vorschriften für Zugangsmöglichkeiten zu Überprüfungs-zwecken (Entschließung MSC.158(78) und den Leistungsanforderungen für Wasserstandmelder auf Massengutschiffen MSC.145(77))“ (VkBli. 2014 S. 704, NfS 42/14)

Bekanntmachung des Rundschreibens des Schiffssicherheitsausschusses MSC der IMO MSC.1/Rundschreiben 1466 „Einheitliche Interpretationen zur Vorrichtung zur Absturzicherung (MSC.1/Rundschreiben 1392 und MSC.1/Rundschreiben 1327)“ (VkBli. 2014 S. 726, NfS 42/14)

Bekanntmachung des Rundschreibens des Schiffssicherheitsausschusses MSC der IMO MSC.1/Rundschreiben 1467 „Einheitliche Interpretationen zu Regel II-1/26.3 SOLAS“ (VkBli. 2014 S. 728, NfS 42/14)

Bekanntmachung des Rundschreibens des Schiffssicherheitsausschusses MSC der IMO MSC.1/Rundschreiben 1468 „Einheitliche Interpretationen von Absatz 1.1.4 des Internationalen Rettungsmittel-Codes (LSA-Code)“ (VkBli. 2014 S. 729, NfS42/14)

Bekanntmachung des Rundschreibens des Schiffssicherheitsausschusses sowie des Ausschusses für den Schutz der Meeresumwelt der IMO MSC-MEPC.5/Rundschreiben 8 „Einheitliche Auslegung der Anwendung von Regeln, für die in Bezug auf die Vorschriften der SOLAS- und MARPOL-Übereinkommen das Datum des Bauvertrags, der Kiellegung und der Ablieferung maßgeblich ist.“ (VkBli. 2014 S. 747, NfS 44/14)

9. Zu Buchstabe i) – Bekanntmachungen des Inkrafttretens internationaler Schiffssicherheitsregelungen:

Vierte Verordnung zur Änderung der Gefahrgutverordnung See (BGBl. 2014 I S. 298????)

Neufassung der Gefahrgutverordnung See (BGBl. 2014 I S. 301, NfS 18/14)

Verordnung über die Befähigung der Seeleute in der Seeschifffahrt (Seeleute-Befähigungsverordnung – See-BV) (BGBl. 2014 I S. 460, NfS 25/14)

Dritte Verordnung zur Änderung umweltrechtlicher Vorschriften in der Seeschifffahrt (BGBl. 2014 I S. 1371, NfS 37/14)

Verordnung zum Erlass seearbeitsrechtlicher Vorschriften im Bereich der medizinischen Betreuung auf Seeschiffen (BGBl. 2014 I S. 1383, NfS 39/14)

Bekanntmachung der 33. Änderung der Pariser Vereinbarung über die Hafenstaatkontrolle (BGBl. 2014 II S. 140, NfS 10/14)

Fünfundzwanzigste Verordnung über Änderungen Internationaler Vorschriften über den Umweltschutz im Seeverkehr (Fünfundzwanzigste Verordnung Umweltschutz-See) (BGBl. 2014 II S. 709, NfS 43/14)

Achte Verordnung über Änderungen des Internationalen Freibord-Übereinkommens von 1966 und des Protokolls von 1988 zu diesem Übereinkommen (BGBl. 2014 II S. 474)

Fünfundzwanzigste Verordnung über die Änderung des Internationalen Übereinkommens von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See und des Protokolls von 1988 zu diesem Übereinkommen (25. SOLAS-Änderungsverordnung – 25. SOLAS-ÄndV) (BGBl. 2014 II S. 1122)

Bundesministerium für
Verkehr und digitale Infrastruktur
Im Auftrag
Grünfeld

(VkBli. 2015 S. 26)

Nr. 14 Richtlinien zur Bestimmung der bestätigten Bruttomasse von Frachtcontainern MSC.1/Rundschreiben 1475 9. Juni 2014

- 1 Der Schiffssicherheitsausschuss hat auf seiner dreiundneunzigsten Tagung (14. bis 23. Mai 2014) nach Prüfung des Vorschlags des Unterausschusses „Gefährliche Güter, feste Ladungen und Container auf seiner achtzehnten Tagung (16. bis 20. September 2013) die *Richtlinien zur Bestimmung der bestätigten Bruttomasse von Frachtcontainern* angenommen, deren Wortlaut im Anhang wiedergegeben ist.
- 2 Ziel dieser Richtlinien ist es, ein gemeinsames Konzept für die Umsetzung und Anwendung der SOLAS-Vorschriften betreffend der Überprüfung der Bruttomasse von beladenen Containern zu erstellen.

- 3 Der Schiffsicherheitsausschuss hat auf seiner vierundneunzigsten Tagung (17. Bis 21. November 2014) die SOLAS-Änderung in Kapitel V hinsichtlich der verpflichtenden Angabe der bestätigten Bruttomasse von Seecontainern vor ihrer Stauung an Bord eines Seeschiffs und auf die Regelungen des MSC.1/Circ. 1475 verwiesen.
- 4 Hiermit werden die in der Anlage beigefügten *Richtlinien zur Bestimmung der bestätigten Bruttomasse von Frachtcontainern* bekannt gemacht.

Bonn, den 22. Januar 2015
WS 23/62331.6/4-1-MS-Circ

Bundesministerium für
Verkehr und digitale Infrastruktur
Im Auftrag
Uwe Lohmann

Anhang

Richtlinien zur Bestimmung der bestätigten Bruttomasse von Frachtcontainern

1 Einführung

- 1.1 Um die Sicherheit des Schiffes und seiner Besatzung, der Arbeiter in den Häfen, der Ladung und die Sicherheit im Seeverkehr zu gewährleisten, schreibt das Internationale Übereinkommen von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See (SOLAS) in der jeweils geltenden Fassung in Kapitel VI Teil A Regel 2 vor, dass die Bruttomasse von Ladungseinheiten vor ihrer Stauung an Bord eines Schiffes zu bestätigen ist. Der Befrachter ist für die Überprüfung der Bruttomasse eines Frachtcontainers (im Folgenden als „beladener Container“ bezeichnet) verantwortlich. Der Befrachter muss ebenso sicherstellen, dass die bestätigte Bruttomasse in den Beförderungspapieren so rechtzeitig mitgeteilt wird, dass sie vom Kapitän des Schiffes oder dessen Vertreter und dem Vertreter der Umschlagsanlage für die Erstellung des Stauplans verwendet werden kann. Bei fehlender Angabe der bestätigten Bruttomasse durch den Befrachter darf der Container erst dann auf das Schiff verladen werden, wenn der Kapitän oder dessen Stellvertreter und der Vertreter der Umschlagsanlage auf anderem Wege Angaben zur bestätigten Bruttomasse erhalten haben.
- 1.2 Der Zweck dieser Richtlinien besteht darin, ein gemeinsames Konzept für die Umsetzung und Anwendung der SOLAS-Vorschriften betreffend der Bestätigung der Bruttomasse von beladenen Containern zu erstellen. Die Richtlinien geben Empfehlungen, wie die Bestimmungen der SOLAS-Vorschriften ausgelegt und angewandt werden können. Sie weisen ebenfalls auf mögliche Probleme im Zusammenhang mit der Anwendung dieser Vorschriften hin und ge-

ben Leitlinien an die Hand, wie solche Probleme zu lösen sind. Die Beachtung dieser Richtlinien wird die Einhaltung der Vorschriften des SOLAS-Übereinkommens durch die Befrachter von Containersendungen vereinfachen und dazu beitragen, dass andere an Lieferketten im internationalen Containerverkehr beteiligte Parteien, einschließlich Seeschiffahrtsunternehmen und Hafenumschlagsanlagen und ihre Beschäftigten ihre jeweilige Rolle bei der Verbesserung des sicheren Umschlags sowie der sicheren Stauung und Beförderung von Containern verstehen.

2 Begriffsbestimmungen

- 2.1 Im Sinne dieser Richtlinien haben die nachstehenden Ausdrücke folgende Bedeutung:
- 2.1.1 Der Ausdruck *Verwaltung* bezeichnet die Regierung des Staates, dessen Flagge das Schiff zu führen berechtigt ist.
- 2.1.2 Der Ausdruck *Kalibrierte und zertifizierte Ausrüstung* bezeichnet eine Waage, eine Wägeplattform, eine Hebevorrichtung oder eine sonstige Vorrichtung, mit der die tatsächliche Bruttomasse eines beladenen Containers oder von Versandstücken und Ladungsgegenständen, Paletten, Staumaterial und sonstigen Verpackungs- und Sicherungsmaterialien bestimmt werden kann und welche die Fehlertoleranzen und die Genauigkeitsanforderungen des Staates erfüllt, in dem die Vorrichtung benutzt wird.
- 2.1.3 Der Ausdruck *Ladungsgegenstände* hat dieselbe allgemeine Bedeutung wie der Ausdruck „Ladung“ im Internationalen Übereinkommen von 1972 über sichere Container in der jeweils geltenden Fassung (im Folgenden als „das CSC“ bezeichnet) und bezeichnet alle Güter, Waren, Handelsartikel, Flüssigkeiten, Gase, Feststoffe und Gegenstände jeder Art, die aufgrund eines Beförderungsvertrages in Containern befördert werden. Jedoch gelten die Schiffsausrüstung und die Güter für die Versorgung des Schiffes¹, einschließlich der Schiffsersatzteile und Schiffsvorräte, die in Containern befördert werden, nicht als Ladung.
- 2.1.4 Der Ausdruck *Container* hat dieselbe Bedeutung wie der Ausdruck „Container“ im CSC und bezeichnet ein Beförderungsgefäß, das
- von dauerhafter Beschaffenheit und daher genügend widerstandsfähig ist, um wiederholt verwendet werden zu können;
 - so gebaut ist, um die Beförderung von Gütern durch einen oder mehrere Verkehrsträger ohne Umladung des Inhalts zu erleichtern;
 - so gebaut ist, dass es gesichert und/oder leicht umgeschlagen werden kann und hierfür Eckbeschläge hat; und

¹ Siehe Überarbeitete Empfehlungen über die sichere Beförderung von gefährlichen Ladungen und damit verbundenen Tätigkeiten in Hafengebieten (MSC.1/Circ.1216).

- (d) so bemessen ist, dass die von den vier äußeren Ecken des Bodens begrenzte Fläche
- (i) mindestens 14 m² (150 Quadratfuß) oder
- (ii) mindestens 7 m² (75 Quadratfuß) beträgt, wenn dieser Container mit oberen Eckbeschlägen versehen ist.
- 2.1.5 Der Ausdruck *Beförderungsvertrag* bezeichnet einen Vertrag, bei dem eine Reederei gegen Bezahlung von Frachtkosten Güter von einem Ort zu einem anderen befördert. Der Vertrag kann als Seefrachtbrief, Konnossement oder multimodales Transportdokument geschlossen oder nachgewiesen werden.
- 2.1.6 Der Ausdruck *Bruttomasse* bezeichnet die Gesamtmasse aus dem Eigengewicht eines Containers und den Gewichten aller Versandstücke und Ladungsgegenstände, einschließlich Paletten, Staumaterial und sonstigen Verpackung- und Sicherungsmaterialien, die in den Container gepackt werden (siehe ebenfalls „bestätigte Bruttomasse“).
- 2.1.7 Der Ausdruck *Versandstück* bezeichnet einen oder mehrere Ladungsgegenstände, die für den Transport zusammengebunden, verpackt, vollständig umwickelt, in Kisten verpackt oder in Partien aufgeteilt sind. Zu den Versandstücken zählen unter anderem Pakete, Kisten, Päckchen und Kartons.
- 2.1.8 Der Ausdruck *Beladener Container* bezeichnet einen Container entsprechend der vorausgegangenen Begriffsbestimmung, der mit Flüssigkeiten, Gasen, Feststoffen, Versandstücken und Ladungsgütern beladen („gefüllt“ oder „befüllt“) ist, einschließlich Paletten, Staumaterial und sonstigen Verpackungs- und Sicherungsmaterialien.
- 2.1.9 Der Ausdruck *Verpackungsmaterial* bezeichnet alle im Zusammenhang mit Versandstücken und Ladungsgegenständen verwendeten oder zur Verwendung vorgesehenen Verpackungen, um Schäden zu vermeiden, einschließlich aber nicht beschränkt auf Verschlüge, Füllblöcke, trommelartige Behälter, Kisten, Kartons, Fässer und Schlitten. Von dieser Begriffsbestimmung ausgenommen sind alle Materialien innerhalb einzelner, dicht verschlossener Versandstücke, die dem Schutz des Ladungsgegenstandes beziehungsweise der Ladungsgegenstände in der Verpackung dienen.
- 2.1.10 Der Ausdruck *Sicherungsmaterial* bezeichnet alle Staumaterialien, Laschings und sonstigen Vorrichtungen, die dazu verwendet werden, Packstücke in einem Container zu blockieren, abzustützen und zu sichern.
- 2.1.11 Der Ausdruck *Schiff* bezeichnet jedes Schiff, auf das Kapitel VI von SOLAS Anwendung findet. Von dieser Begriffsbestimmung ausgenommen sind Ro-Ro-Schiffe, die in der beschränkten Auslandsfahrt eingesetzt sind², bei denen die Container auf einem Fahrgestell oder einem Anhänger befördert und zum Be- und Entladen an/von Bord des Schiffes gefahren werden.
- 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 (in deren Namen oder in deren Auftrag) ein Beförderungsvertrag mit einer Reederei geschlossen wurde.
- 2.1.13 Der Ausdruck *Beförderungspapier* bezeichnet ein Dokument, in dem der Befrachter die bestätigte Bruttomasse des beladenen Containers mitteilt. Dieses Dokument kann Bestandteil der Versandanweisungen an die Reederei sein oder eine getrennte Mitteilung darstellen (z. B. eine Erklärung einschließlich einer Wiegebescheinigung einer Wiegestation).
- 2.1.14 Der Ausdruck *Eigengewicht* bezeichnet die Masse eines leeren Containers, der keine Versandstücke, Ladungsgegenstände, Paletten, Staumaterial oder sonstige Verpackungs- und Sicherungsmaterialien enthält.
- 2.1.15 Der Ausdruck *Vertreter der Umschlagsanlage* bezeichnet eine Person, die im Namen einer juristischen oder einer natürlichen Person handelt, die Kaianlagen, Kai-, Stauungs-, Lager- oder sonstige Ladungsumschlagdienstleistungen in Verbindung mit einem Schiff bereitstellt.
- 2.1.16 Der Ausdruck *Bestätigte Bruttomasse* bezeichnet die Gesamtbruttomasse eines beladenen Containers, die nach einer in Absatz 5.1 dieser Richtlinien beschriebenen Methode bestimmt wird. (siehe ebenfalls „Bruttomasse“).
- 3 Anwendungsbereich**
- 3.1 Die Vorschriften des SOLAS-Übereinkommens betreffend die Bestätigung der Bruttomasse eines beladenen Containers gelten für alle Container, die unter das CSC fallen und die auf einem Schiff gestaut werden sollen, auf das nach Feststellung der Verwaltung Kapitel VI des SOLAS-Übereinkommens Anwendung findet.
- 3.2 Zum Beispiel gelten unter anderem für einen beladenen Container auf einem Fahrgestell oder einem Anhänger, der auf ein Ro-Ro-Schiff verladen werden soll, die SOLAS-Vorschriften, wenn das Schiff nach Feststellung der Verwaltung Kapitel VI des SOLAS-Übereinkommens unterliegt und nicht in der beschränkten Auslandsfahrt eingesetzt ist. Jedoch fallen Ladungs-

² In Regel III/2 des SOLAS-Übereinkommens ist „Beschränkte Auslandsfahrt“ definiert als eine Auslandsfahrt, in deren Verlauf ein Schiff sich nicht weiter als 200 Seemeilen von einem Hafen oder einem Ort entfernt, zu dem Fahrgäste oder Besatzung in Sicherheit gebracht werden können, wobei die Entfernung zwischen dem letzten Anlaufhafen des Staates, in dem die Reise beginnt, und dem Bestimmungshafen, in dem die Reise endet, nicht mehr als 600 Seemeilen betragen darf.

- gegenstände, die ein Befrachter einem Kapitän zur Verpackung in einen sich bereits an Bord befindlichen Container andient, nicht unter diese SOLAS-Vorschriften.
- 3.3 Der Begriff Container umfasst Tankcontainer, Containerplattformen, Massengutcontainer usw. Hierunter fallen ebenfalls Container, die auf einem Fahrgestell oder einem Anhänger befördert werden, außer wenn solche Container an/von Bord eines Ro-Ro-Schiffes gefahren werden, das sich in der beschränkten Auslandsfahrt befindet (siehe Begriffsbestimmung von „Schiff“). In dieser Begriffsbestimmung nicht berücksichtigt sind Fahrzeuge jeder Art³. Ebenfalls von der Begriffsbestimmung ausgenommen sind „Offshore-Container“, auf die das CSC nach den *Richtlinien für die Zulassung von Offshore-Containern, die auf offener See umgeschlagen werden* (MSC/Circ.860) und den *Überarbeiteten Empfehlungen zur einheitlichen Auslegung und Anwendung des Internationalen Übereinkommens von 1972 über sichere Container in der jeweils geltenden Fassung* (CSC.1/Circ.138/Rev.1) keine Anwendung findet.
- 4 Wesentliche Grundsätze**
- 4.1 Der Befrachter ist für die Feststellung und Dokumentation der bestätigten Bruttomasse eines beladenen Containers zuständig.
- 4.2 Ein mit Versandstücken und Ladungsgegenständen beladener Container darf erst dann auf ein Schiff verladen werden, auf das die SOLAS-Regeln Anwendung finden, wenn dem Kapitän oder dessen Vertreter und dem Vertreter der Umschlagsanlage vor dem Laden des Schiffes die bestätigte tatsächliche Bruttomasse des Containers mitgeteilt wurde.
- 5 Methoden zur Bestimmung der bestätigten Bruttomasse eines beladenen Containers**
- 5.1 In den SOLAS-Regeln sind zwei Vorgehensweisen beschrieben, mit denen der Befrachter die bestätigte Bruttomasse eines beladenen Containers feststellen kann.
- 5.1.1 Methode Nr. 1: Nachdem der Container beladen und verschlossen wurde, kann der Befrachter den beladenen Container wiegen lassen oder Vorkehrungen getroffen haben, dass dieser von einer dritten Partei gewogen wird.
- 5.1.2 Methode Nr. 2: Der Befrachter (*oder eine dritte Partei auf Veranlassung des Befrachters*) kann unter Anwendung einer gemäß den Absätzen 5.1.2.3 und 5.1.2.3.1 zertifizierten Methode alle Versandstücke und Ladungsgegenstände, einschließlich der Masse von Paletten, Staumaterialien und sonstigen Verpackungs- und Sicherungsmaterialien, die in den Container gepackt werden sollen, wiegen und dann das Eigengewicht des Containers zu der Summe der Einzelgewichte hinzuaddieren. Jede dritte Partei, die den Container zum Teil oder vollständig beladen hat, muss dem Befrachter die Masse der Ladungsgegenstände und der Verpackungs- und Sicherungsmaterialien mitteilen, die sie in den Container gepackt hat, um die Bestätigung der Bruttomasse des beladenen Containers durch den Befrachter nach Methode Nr. 2 zu erleichtern. Der Befrachter muss entsprechend den Vorgaben des Kapitels VI/2 von SOLAS und des Absatzes 5 sicherstellen, dass die bestätigte Bruttomasse des Containers rechtzeitig vor dem Beladen des Schiffes mitgeteilt wird. Die beteiligten Handelspartner sollen sich darüber abstimmen, wie solche Informationen zwischen dem Befrachter und jeder dritten Partei übermittelt werden.
- 5.1.2.1 Einzelne, originalverschlossene Versandstücke, auf denen außen die genaue Masse der Packstücke und Ladungsgüter (einschließlich sonstiger Materialien wie Verpackungsmaterial und Kühlmittel innerhalb der Versandstücke) deutlich sichtbar und dauerhaft angegeben ist, brauchen nicht erneut gewogen werden, wenn sie in den Container gepackt werden.
- 5.1.2.2 Bestimmte Arten von Ladungsgütern (z. B. Metallschrott, loses Getreide und sonstige Massengüter) lassen sich nur bedingt einzeln wiegen, ehe sie in den Container verladen werden. In solchen Fällen wäre die Anwendung der Methode Nr. 2 nicht geeignet und unpraktisch, so dass stattdessen Methode Nr. 1 zu Anwendung kommen sollte.
- 5.1.2.3 Das für die Wiegung des Containerinhalts angewandte Verfahren nach Methode Nr. 2 muss von der zuständigen Behörde des Staates, in dem der Container abschließend beladen und verschlossen wurde, zertifiziert und zugelassen sein.⁴
- 5.1.2.3.1 Die Art und Weise der Zertifizierung ist dem jeweiligen Staat überlassen und könnte sich entweder auf das Verfahren für die Wiegung oder die Partei, die die Wiegung vornimmt, oder auf beides beziehen.
- 5.1.3 Wenn ein Container von mehreren Parteien gepackt wird oder Fracht von verschiedenen Parteien enthält, ist es nach Absatz 2.1 Aufgabe des Befrachters, die bestätigte Bruttomasse des beladenen Containers festzustellen und zu dokumentieren. Entscheidet sich der Befrachter für Methode Nr. 2 zur Feststellung der bestätigten Bruttomasse muss er die in den Absätzen 5.1.2, 5.1.2.1, 5.1.2.2 und 5.1.2.3 genannten Bedingungen erfüllen.
- 6 Dokumentation**
- 6.1 Die SOLAS-Regeln schreiben vor, dass der Befrachter die Bruttomasse des beladenen Containers nach den Methoden Nr. 1 oder Nr. 2 überprüfen und die bestätigte Bruttomasse in einem Beförderungspapier angeben muss.

³ Siehe *Überarbeitete Empfehlungen zur einheitlichen Auslegung und Anwendung des Internationalen Übereinkommens von 1972 über sichere Container in der jeweils geltenden Fassung* (CSC.1/Circ.138/Rev.1).

⁴ Es wird auf das entsprechende MSC-Rundschreiben betreffend Kontaktangaben für die zuständige Behörde verwiesen.

- Dieses Dokument kann Bestandteil der Versandanweisungen an die Reederei sein oder eine getrennte Mitteilung darstellen (z. B. eine Erklärung einschließlich einer Wiegebescheinigung einer Wiegestation unter Verwendung einer kalibrierten und zertifizierten Vorrichtung auf dem Weg zwischen dem Ursprungsort des Befrachters und dem Hafenterminal). In beiden Fällen soll aus dem Dokument klar hervorgehen, dass es sich bei der angegebenen Bruttomasse um die in Absatz 2.1 definierte „bestätigte Bruttomasse“ handelt.
- 6.2 Ungeachtet seiner Form muss das Dokument, in dem die bestätigte Bruttomasse des beladenen Containers angegeben ist, von einer durch den Befrachter gehörig bevollmächtigten Person unterzeichnet sein. Die Unterschrift kann durch eine elektronische Signatur erfolgen oder durch den Namen der ermächtigten Person in Großbuchstaben ersetzt werden.
- 6.3 Eine Voraussetzung für die Verladung auf ein Schiff, auf das die SOLAS-Regeln Anwendung finden, besteht darin, dass die bestätigte Bruttomasse eines beladenen Containers im Hinblick auf die Erstellung und Umsetzung des Stauplans dem Kapitän des Schiffes oder dessen Vertreter und dem Vertreter der Umschlagsanlage vorzugsweise auf elektronischem Weg, wie zum Beispiel dem Elektronischen Datenaustausch (EDI) oder der Elektronischen Datenverarbeitung (EDP) mit ausreichendem Vorlauf vor dem Beladen des Schiffes übermittelt wird.
- 6.3.1 Da der Beförderungsvertrag zwischen dem Befrachter und der Reederei geschlossen wird, und nicht zwischen dem Befrachter und der Hafenumschlagsanlage, kann der Befrachter seiner Verpflichtung nach den SOLAS-Regeln nachkommen, indem er der Reederei die bestätigte Bruttomasse mitteilt. Es liegt dann in der Verantwortung der Reederei, dem Vertreter der Umschlagsanlage vor dem Beladen des Schiffes Angaben zur bestätigten Bruttomasse des beladenen Containers zu übermitteln. Ebenso kann der Befrachter die bestätigte Bruttomasse dem Vertreter der Hafenumschlagsanlage bei Eintreffen des Containers in der Hafenanlage vor dem Laden mitteilen.
- 6.3.1.1 Der Kapitän oder dessen Vertreter und der Vertreter der Umschlagsanlage sollen Vereinbarungen treffen, um sicherzustellen, dass die Angaben der Befrachter zur bestätigten Bruttomasse von Containern unverzüglich weitergegeben werden. Für die Übermittlung und Weiterleitung solcher Angaben zur bestätigten Bruttomasse von Containern können vorhandene Kommunikationssysteme genutzt werden.
- 6.3.1.2 Zum Zeitpunkt, an dem ein beladener Container bei einer Hafenumschlagsanlage angeliefert wird, muss der Vertreter der Umschlagsanlage durch die Reederei darüber unterrichtet worden sein, ob der Befrachter die bestätigte Bruttomasse des beladenen Containers mitgeteilt hat und wie hoch diese ist.
- 6.3.2 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 vom Kapitän und dem Vertreter der Umschlagsanlage für den Stauplan des Schiffes verwendet werden können. Die endgültige Erstellung des Stauplans ist abhängig vom Schiffstyp und der Größe des Schiffes, den Ladeverfahren des jeweiligen Hafens, dem Fahrtgebiet und sonstigen betrieblichen Faktoren. Es fällt in die Zuständigkeit der Reederei, mit der der Befrachter einen Beförderungsvertrag schließt, den Befrachter nach Gesprächen mit der Hafenumschlagsanlage über etwaige Fristen für die Übermittlung der Angaben in Kenntnis zu setzen.
- 7 Ausrüstung**
- 7.1 Die Waage, Wägeplattform, Hebevorrichtung oder sonstige Vorrichtungen zur Überprüfung der Bruttomasse des Containers in Übereinstimmung mit Methode Nr. 1 oder Methode Nr. 2 müssen die geltenden Toleranzgrenzen und Genauigkeitsanforderungen des Staates erfüllen, in dem sie verwendet werden.
- 8 Verkehrsträgerübergreifender Containerverkehr und Containerumschlag**
- 8.1 Die bestätigte Bruttomasse eines beladenen Containers ist der Partei, die den Container als nächste übernimmt, mitzuteilen.
- 8.1.1 Wird ein beladener Container auf der Straße, auf der Schiene oder auf einem Schiff befördert, auf das die SOLAS-Regeln keine Anwendung finden, und ohne Angabe seiner bestätigten Bruttomasse zu einer Hafenumschlagsanlage gebracht, kann er erst dann auf ein Schiff verladen werden, für das die SOLAS-Regeln gelten, wenn der Kapitän oder dessen Vertreter und der Vertreter der Umschlagsanlage die bestätigte Bruttomasse vom Befrachter erhalten haben (siehe hierzu auch Absatz 13.1).
- 8.1.2 Wenn ein beladener Container von einem Schiff, für das die SOLAS-Regeln gelten, zu einer Hafenumschlagsanlage gebracht und auf ein Schiff umgeladen werden soll, für das die SOLAS-Regeln ebenfalls gelten, muss nach den SOLAS-Regeln für jeden angelieferten Container die bestätigte Bruttomasse angegeben worden sein, ehe er auf das Zubringerschiff verladen wurde. Daher müssen für alle im Umladehafen entladenen Frachtcontainer bereits Angaben zur bestätigten Bruttomasse vorliegen, so dass eine weitere Wiegung in der Hafenumschlagsanlage nicht erforderlich ist. Das Zubringerschiff muss der Hafenumschlagsanlage im Umladehafen die bestätigte Bruttomasse jedes abgelieferten Frachtcontainers mitteilen. Der Kapitän des Schiffes, auf das die umgeladenen Frachtcontainer geladen werden sollen, und die Hafenumschlagsanlage im Umladehafen müssen sich auf die Angaben des Zubringerschiffes verlassen können. In Absprache mit

- den beteiligten Handelspartnern können vorhandene Kommunikationssysteme zwischen Schiffen und dem Hafen für die Bereitstellung solcher Informationen genutzt werden.
- 9 Abweichungen bei der Bruttomasse**
- 9.1 Bei Abweichungen zwischen der vor der Überprüfung der Bruttomasse eines beladenen Containers angegebenen Bruttomasse und seiner bestätigten Bruttomasse ist die bestätigte Bruttomasse zu verwenden.
- 9.2. Bei Abweichungen zwischen der bestätigten Bruttomasse eines beladenen Containers, die der Hafenumschlagsanlage vor der Anlieferung des Containers mitgeteilt wird, und der bestätigten Bruttomasse dieses Containers, die bei der Wiegung des Containers in dieser Umschlagsanlage festgestellt wird, ist die von der Hafenumschlagsanlage festgestellte Bruttomasse zu verwenden.
- 10 Container, die ihre höchstzulässige Bruttomasse überschreiten**
- 10.1 Nach Regel VI/5 von SOLAS darf ein Container nur bis zur höchstzulässigen Bruttomasse laut Sicherheits-Zulassungsschild nach dem Internationalen Übereinkommen über sichere Container (CSC) in der jeweils geltenden Fassung beladen werden. Ein Container, dessen Bruttomasse seine höchstzulässige Bruttomasse überschreitet, darf nicht auf ein Schiff verladen werden.
- 11 Container auf Straßenfahrzeugen**
- 11.1 Wenn die bestätigte Bruttomasse eines beladenen Containers durch Wiegung des Containers festgestellt wird, während er sich auf einem Straßenfahrzeug (z. B. Fahrgestell oder Anhänger) befindet, ist das Eigengewicht des Straßenfahrzeugs (und gegebenenfalls des Zugfahrzeugs) in Abzug zu bringen, um die bestätigte Bruttomasse des beladenen Containers zu bestimmen. Die Differenz sollte dem Eigengewicht des Straßenfahrzeugs (und gegebenenfalls des Zugfahrzeugs) gemäß den Angaben in ihren Zulassungsdokumenten entsprechen, die von der zuständigen Behörde des Staates ausgestellt sind, in dem diese Fahrzeuge zugelassen sind. Das Gewicht des Kraftstoffs im Tank des Zugfahrzeugs ist ebenfalls abzuziehen.
- 11.2 Wenn zwei sich auf einem Straßenfahrzeug befindliche Container gewogen werden müssen, soll ihr Bruttogewicht ermittelt werden, indem jeder Container einzeln gewogen wird. Würde man die Gesamtbruttomasse der beiden Container nach Abzug der Masse des Straßenfahrzeugs und gegebenenfalls des Zugfahrzeugs nur durch zwei teilen, ergäbe dies keine genaue bestätigte Bruttomasse für jeden Container und sollte daher nicht gestattet werden.
- 12 Leercontainer**
- 12.1 Die Befrachter und Betreiber von Leercontainern sind aufgefordert, Vorkehrungen zu treffen, um sicherzustellen, dass diese leer sind.
- Nach der Norm für die Identifizierung und Kennzeichnung von Containern der Internationalen Organisation für Normung (ISO) soll das sichtbar angegebene Leergewicht⁵ benutzt werden.
- 13 Beschränkungen für Container, die ohne bestätigte Bruttomasse entgegengenommen werden**
- 13.1 Ungeachtet der Tatsache, dass der Befrachter gehalten ist, die geprüfte Bruttomasse eines Frachtcontainers festzustellen und zu dokumentieren, können Situationen auftreten, in denen ein Frachtcontainer einer Hafenumschlagsanlage übergeben wird, ohne dass der Befrachter die vorgeschriebene bestätigte Bruttomasse des Containers angegeben hat. Ein solcher Container darf erst dann auf das Schiff geladen werden, wenn seine bestätigte Bruttomasse vorliegt. Um eine reibungslose Weiterbeförderung solcher Container zu ermöglichen, können der Kapitän oder dessen Vertreter und der Vertreter der Umschlagsanlage die bestätigte Bruttomasse des Frachtcontainers im Auftrag des Befrachters bestimmen. Dies kann durch Wiegung des Frachtcontainers in der Umschlagsanlage oder anderswo erfolgen. Die auf diese Weise festgestellte bestätigte Bruttomasse ist für die Erstellung des Stauplans zu verwenden. Ob und wie dies erfolgt, ist einschließlich der Aufteilung der Kosten zwischen den Handelspartnern zu vereinbaren.
- 14 Endgültige Entscheidung des Kapitäns über die Stauung eines Frachtcontainers**
- 14.1 In Übereinstimmung mit den Richtlinien für die sachgerechte Stauung und Sicherung von Ladung bei der Beförderung mit Seeschiffen⁶, soll der Kapitän des Schiffes die Ladung letztlich nur dann an Bord nehmen, wenn er sich davon überzeugt hat, dass sie sicher befördert werden kann. Die SOLAS-Regeln enthalten keine Einschränkungen des Grundsatzes, dass es letzten Endes im Ermessen des Kapitäns liegt, darüber zu entscheiden, ob er einen Frachtcontainer zur Verladung auf das Schiff zulässt. Das Vorliegen der bestätigten Bruttomasse eines Frachtcontainers beim Vertreter der Hafenumschlagsanlage und dem Kapitän oder dessen Vertreter rechtzeitig vor Erstellung des Stauplans ist eine Vorbedingung dafür, dass der Container auf ein Schiff verladen wird, für das die SOLAS-Regeln gelten. Daraus ergibt sich jedoch kein Anspruch auf Verladung.
- 15 Durchsetzung**
- 15.1 Die Durchsetzung der SOLAS-Regeln betreffend die Bruttomasse von Frachtcontainern fällt wie bei anderen Vorschriften des SOLAS-

⁵ Es wird auf die ISO-Norm 6346 – Frachtcontainer – Kodierung, Identifizierung und Kennzeichnung verwiesen.

⁶ Siehe *Richtlinien für die sachgerechte Stauung und Sicherung von Ladung bei der Beförderung mit Seeschiffen* (Entschließung A.714(17)) und spätere Änderungen.

- Übereinkommens in die Zuständigkeit und Verantwortung der SOLAS-Vertragsregierungen. Die als Hafenstaaten handelnden Vertragsregierungen müssen die Einhaltung der SOLAS-Vorschriften überprüfen. In jedem Fall einer Nichteinhaltung der SOLAS-Vorschriften sind diese nach den innerstaatlichen Rechtsvorschriften durchsetzbar.
- 15.2 Letztendlich besteht die Wirksamkeit und Durchsetzung der im SOLAS festgeschriebenen Anforderung betreffend die Bestätigung der Bruttomasse eines Frachtcontainers darin, dass ein Frachtcontainer, für den die bestätigte Bruttomasse nicht ausreichend lange im Voraus vorliegt, um im Stauplan verwendet zu werden, nicht auf ein Schiff verladen werden darf, für das die SOLAS-Regeln gelten. Alle Kosten im Zusammenhang mit der Nicht-Verladung, der Lagerung, dem Standgeld oder gegebenenfalls der Rückgabe des Containers an den anbietenden Verloader des Containers sind zwischen den Handelspartnern vertraglich zu regeln.
- 16 **Tag des Inkrafttretens der SOLAS-Vorschriften betreffend die bestätigte Bruttomasse eines Frachtcontainers**
- 16.1 Die SOLAS-Vorschriften betreffend die bestätigte Bruttomasse eines Frachtcontainers (SOLAS-Regel VI/2) werden voraussichtlich im Juli 2016 in Kraft treten.
- (VkBl. 2015 S. 29)
- Nr. 15 **V. Nachtrag zu den Ausführungsbestimmungen zu den Tarifen für die norddeutschen Bundeswasserstraßen im Binnenbereich**
- Die Ausführungsbestimmungen zu den Tarifen für die norddeutschen Bundeswasserstraßen im Binnenbereich vom 17. Dezember 2001 (VkBl. 2002 S. 23) in der Fassung des IV. Nachtrags vom 18. August 2014 (VkBl. 2014 S. 645) werden wie folgt geändert:
- § 1**
1. In § 6 Nummer 1 (Abfertigungspapiere) ist hinter den Worten „und dem Schiffsführer wieder ausgehändigt.“ der Satz „Zu Kontrollzwecken sind der Abfertigungsstelle auf Verlangen Zweitschriften oder Kopien der vorgelegten Ladepapiere zu überlassen.“ anzufügen.
- § 2**
- Dieser Nachtrag tritt mit Wirkung vom 1. Februar 2015 in Kraft.
- Münster, den 05. Januar 2015
3400S-323.2/5
- Generaldirektion
Wasserstraßen und Schifffahrt
– Außenstelle West –
Im Auftrag
Gosebrock-Heimann
- (VkBl. 2015 S. 35)
- Nr. 16 **VI. Nachtrag zu den Ausführungsbestimmungen zum Tarif für die Schifffahrtsabgaben auf den süd-deutschen Bundeswasserstraßen**
- Die Ausführungsbestimmungen zum Tarif für die Schifffahrtsabgaben auf den süddeutschen Bundeswasserstraßen vom 17. Dezember 2001 (VkBl. 2002 S. 31), zuletzt geändert durch den V. Nachtrag vom 4. Juni 2013 (VkBl. 2013 S. 689), werden wie folgt geändert:
- § 1**
- § 6 Nummer 1 letzter Absatz (Abfertigungspapiere) erhält folgende Fassung:
- „Die Belege, mit Ausnahme der Zollpapiere, werden an der Abfertigungsstelle abgestempelt und dem Schiffsführer wieder ausgehändigt. Zu Kontrollzwecken sind der Abfertigungsstelle auf Verlangen Zweitschriften oder Kopien der vorgelegten Ladepapiere zu überlassen.“
- § 2**
- Die Anlage zu Paragraph 3 Nummer 2 der Ausführungsbestimmungen ist durch die diesem Nachtrag beigefügte Fassung zu ersetzen.
- § 3**
- Dieser Nachtrag tritt mit Wirkung vom 1. Februar 2015 in Kraft.
- Mainz, den 22. Dezember 2014
3500 S - 323.2 – SCHA / 37 I
- Generaldirektion
Wasserstraßen und Schifffahrt
– Außenstelle Südwest –
Im Auftrag
Putzsckke