



# SOLAS

Verified Gross Mass (zweryfikowana masa brutto) - Przewodnik załadowcy

**KUEHNE+NAGEL**





## SOLAS - Verified Gross Mass (Zweryfikowana masa brutto)



### Czym jest SOLAS?

SOLAS stanowi część IMO (Międzynarodowej Organizacji Morskiej, będącej agendą Narodów Zjednoczonych), która opracowała wymóg VGM w celu zapewnienia bezpieczeństwa ludzi i mienia przewoźnika, terminalu i towaru.

Zgodnie z nowym wymogiem, załadowca jest odpowiedzialny za podanie przewoźnikom morskim zweryfikowanej masy brutto kontenera.

Wszystkie państwa będące członkami IMO muszą zastosować zasady VGM:

- w ich pierwotnej postaci lub
- wraz z dodatkowymi wymaganiami zgodnie z miejscowymi/ krajowymi przepisami lub zasadami.

Wprowadzenie w życie i kontrola zasad VGM pozostają w gestii miejscowej administracji państwowej (rządowej) odpowiedzialnej za sprawy morskie (np. Straż Przybrzeżna w Stanach Zjednoczonych, Agencja Morska i Ochrony Wybrzeża w Wielkiej Brytanii, Dyrektor Właściwego Urzędu Morskiego w Polsce itp.).

#### DATA WEJŚCIA W ŻYCIE

Zmiany konwencji SOLAS wejdą w życie w dniu **1 lipca 2016**. Kontenery już zapakowane przed tą datą i przeznaczone do załadunku na statek od 1 lipca 2016 również będą wymagały potwierdzenia VGM.

#### KTO JEST ODPOWIEDZIALNY?

Załadowca (będący stroną wskazaną jako załadowca na konosamencie lub morskim liście przewozowym) jest odpowiedzialny za przekazanie VGM przewoźnikowi w stosownym czasie przed załadunkiem i/lub złożeniem do portu.

Armatorzy oraz firma Kuehne + Nagel nie są odpowiedzialne za weryfikację tej informacji. Nadawca może upoważnić stronę trzecią do przekazania VGM w jego imieniu.

VGM nie widnieje na konosamencie. Jest ona deklarowana odrębnie od masy brutto towaru zawartej na konosamencie.

#### W SKRÓCIE

- Verified Gross Mass (zweryfikowana masa brutto) = VGM
- Data wejścia w życie: 1 lipca 2016
- Odpowiedzialność za przesłanie VGM do przewoźnika: załadowca wymieniony na konosamencie morskim
- Upoważnienie strony trzeciej: możliwe
- Brak zweryfikowanej masy = brak załadunku
- VGM składa się z masy towaru zawierającej opakowanie, materiały sztauerskie oraz masę tary kontenera
- Kuehne + Nagel oferuje różne procedury zgłoszenia VGM

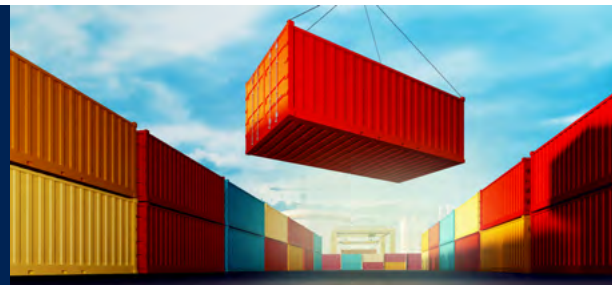


#### SOLAS DOTYCZY

- Zapakowanych kontenerów, które są ładowane na każdy statek towarowy w międzynarodowym ruchu morskim
- Zapakowanych kontenerów na podwoziu lub przyczepie, przeznaczonych do wwiezienia na statek typu Ro-Ro, jeżeli nie odbywa się to w bliskim transporcie międzynarodowym
- Wszystkich kontenerów eksportowych
- Następujących typów kontenerów: kontenera-cysterny, kontenerów typu „flat-rack”, kontenerów-platform oraz kontenerów do towarów masowych

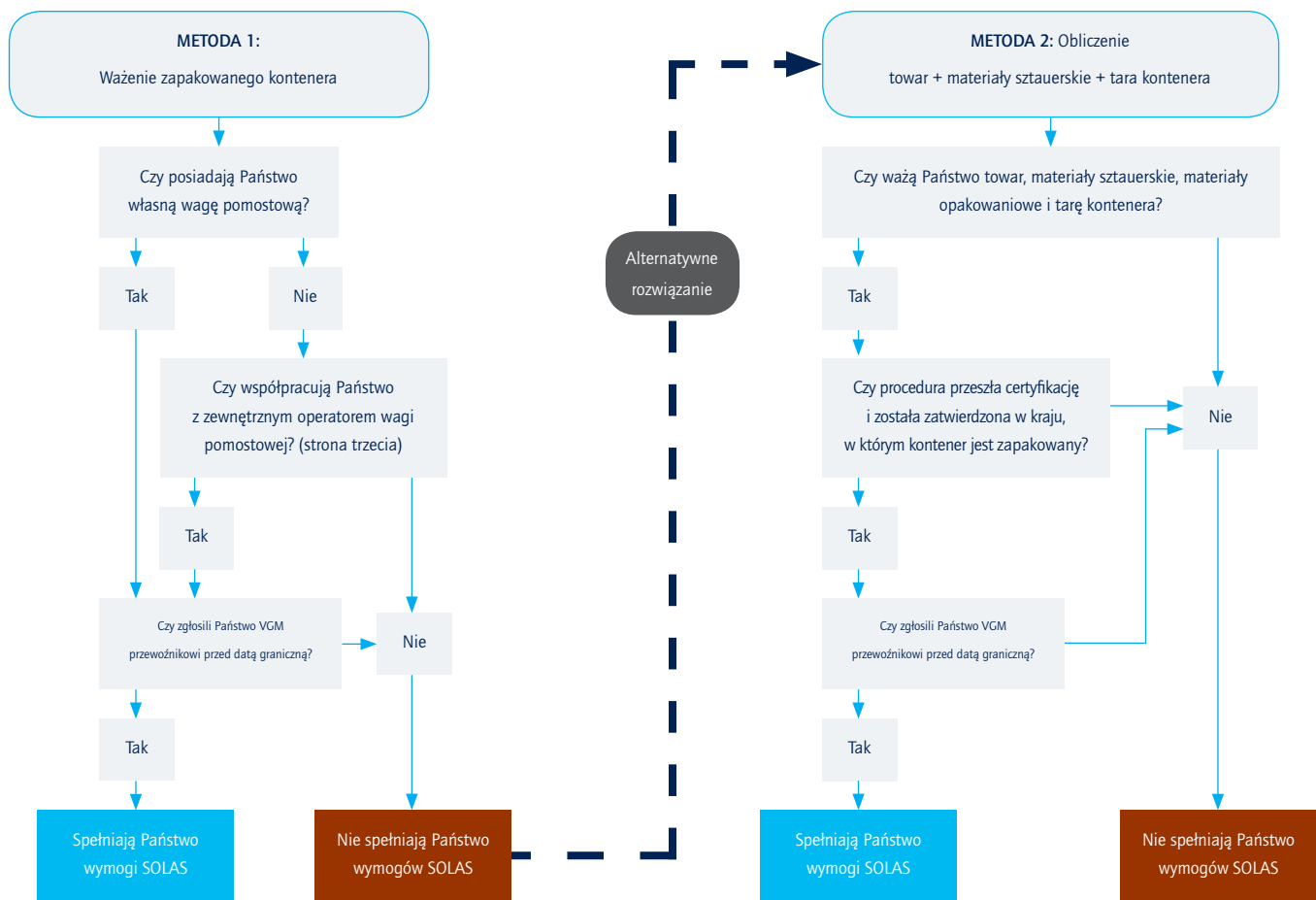
#### SOLAS NIE DOTYCZY

- Zapakowanego kontenera na podwoziu lub przyczepie do wwiezienia na statek typu Ro-Ro w bliskim transporcie międzynarodowym
- Towarów przekazanych przez nadawcę kapitanowi do załadunku do kontenera już znajdującego się na pokładzie statku
- Pustych kontenerów
- Kontenerów typu „offshore”, użytkowanych na otwartych morzach
- Wszelkiego typu pojazdów



# Metody obliczania

Istnieją dwa sposoby definiowania zweryfikowanej masy brutto (Verified Gross Mass): poprzez **zważenie** Państwa zapakowanego kontenera lub poprzez **obliczenie**.



### METODA 1

W momencie zakończenia pakowania i plombowania kontenera, nadawca musi zważyć lub zlecić stronie trzeciej zważenie zapakowanego kontenera (zgodnie ze stosownymi normami dokładności).

Jeżeli zweryfikowana masa brutto (Verified Gross Mass) zapakowanego kontenera jest uzyskana poprzez zważenie kontenera w czasie, gdy znajduje się on na pojeździe drogowym (np. podwoziu lub przyczepie), masa tary pojazdu drogowego, zawierająca paliwo itp. powinna zostać odjęta w celu otrzymania zweryfikowanej masy brutto (Verified Gross Mass) zapakowanego kontenera.

Zważenie na wadze pomostowej może również zostać wykonane na terenie nadawcy lub strony trzeciej przy określonym koszcie. Kuehne + Nagel może udzielić Państwu wsparcia.

Waga pomostowa musi być skalibrowana i certyfikowana.

### METODA 2

Załadowca (lub strona trzecia w uzgodnieniu z nadawcą), musi zważyć wszystkie elementy opakowania i towaru, w tym masę palet, materiałów sztauerskich i innych opakowań zabezpieczających, przeznaczonych do zapakowania w kontenerze, a następnie dodać masę tary kontenera do sumy pojedynczych mas, przy zastosowaniu certyfikowanej i zatwierdzonej metody wymaganej przez Państwo, w którym odbywa się pakowanie kontenera.

Tylko metoda stosowana do ważenia zawartości kontenera w ramach metody 2 jest przedmiotem certyfikacji i dopuszczenia w sposób określony przez kompetentne organy administracji państwa, w którym odbyło się pakowanie i plombowanie kontenera.

Waga użyta do ważenia musi być skalibrowana i certyfikowana zgodnie z miejscowymi/krajowymi przepisami.



### Dokumentacja

#### ROZWIĄZANIA W ZAKRESIE DOKUMENTACJI

W celu uproszczenia procedury VGM i zapewnienia klientom najlepszej obsługi, Kuehne + Nagel wdraża różne udoskonalenia systemu i procesy umożliwiające płynną interakcję poprzez różne kanały komunikacji i rozwiązania dostępne globalnie.

- Państwa dokument potwierdzenia bukingu (Booking Confirmation Document) będzie zawierał kod QR oraz adres URL, umożliwiające Państwu łatwy dostęp do portalu VGM udostępnionego przez Kuehne + Nagel. Tam będą Państwo mogli zarządzać wymaganymi informacjami (w tym datami i innymi danymi wymaganymi w celach rejestrowych i identyfikacji przewozu) i przedkładać je do Kuehne + Nagel.
- Możliwe jest zmodyfikowanie obecnych połączeń EDI pomiędzy Państwem a Kuehne + Nagel, aby umożliwić obsługę wymaganych informacji odnośnie VGM.
- Podpisane ręcznie zgłoszenia (certyfikat ważenia, wiadomości e-mail, tabele itd.), zawierające numer wysyłki i numer referencyjny Kuehne + Nagel, numer kontenera oraz wymaganą informację odnośnie VGM.

#### WYMAGANE DANE

Bez VGM, przewoźnicy morscy będą zmuszeni do nieprzyjmowania kontenerów do załadunku na pokład statków, co spowoduje opóźnienia Państwa wysyłek.

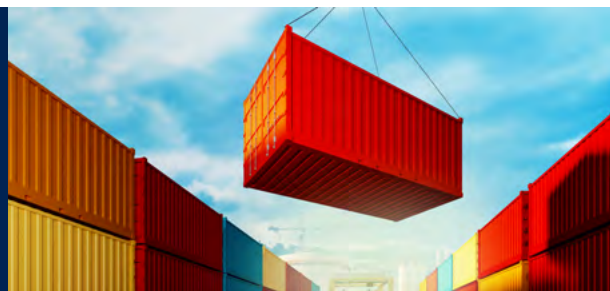
Do wymaganych danych, które klienci będą musieli zgłaszać do Kuehne + Nagel, należą:

- VGM kontenera (masa towaru, materiał załadunkowy/palety/opakowania, materiał sztauerski, materiał zabezpieczający, masa tary kontenera)
- Podpis (nazwisko dużymi literami dla potrzeb EDI) osoby upoważnionej przez załadowcę i szczegółowe informacje na temat firmy
- Dodatkowe informacje i/lub dokumenty, o ile jakiegokolwiek są wymagane przez lokalną administrację państwową (rządową).

#### ELASTYCZNE ZARZĄDZANIE DANymi

Dostarczenie VGM może być zbyt wczesne dla nadawcy w momencie dokonywania bukingu, ale także zbyt późne w momencie składania instrukcji załadunkowych. Dlatego intencją Kuehne + Nagel jest maksymalnie elastyczne zarządzanie danymi VGM i zapewnienie obsługi przesyłu tych danych poprzez VERMAS, będący nowo zdefiniowanym typem wiadomości EDIFACT.

Dodatkowo, Kuehne + Nagel udzieli Państwu wsparcia przy monitorowaniu statusu VGM poprzez alerty w celu zapewnienia terminowego zgłaszania VGM, wymaganego do realizacji załadunku Państwa kontenera.



Portal VGM przygotowany przez Kuehne + Nagel – widok przeglądarki w wersji stacjonarnej

No.	Type	VGM (kg)	Status
002	20' GE		Done
003	20' GE		Edit

Portal VGM przygotowany przez Kuehne + Nagel – widok przeglądarki w wersji mobilnej

Szablon manualnego zgłoszenia do Kuehne + Nagel



## Dalsze informacje

### PRZEMIESZCZENIA I PRZEŁADUNKI INTERMODALNE

Zweryfikowaną masę brutto (Verified Gross Mass) zapakowanego kontenera należy przekazać kolejnej stronie przejmującej pieczęć nad kontenerem (zasada uzgodnienia).

Jeżeli zapakowany kontener jest przewożony transportem drogowym, kolejowym lub statkiem, do którego przepisy SOLAS nie mają zastosowania, i jest dostarczony do terminalu portowego bez informacji o swojej zweryfikowanej masie brutto (Verified Gross Mass), nie może on zostać załadowany na statek, do którego mają zastosowanie przepisy SOLAS.

Jeżeli zapakowany kontener jest dostarczany do terminalu portowego przez statek objęty przepisami SOLAS, w celu przeładunku na statek, do którego mają one również zastosowanie, każdy dostarczany kontener musi, w świetle SOLAS, posiadać zweryfikowaną masę brutto (Verified Gross Mass) przed załadowaniem na statek dowozowy. Dlatego wszystkie zapakowane kontenery wyładowane w porcie przeładunkowym powinny już mieć zweryfikowaną masę brutto (Verified Gross Mass) i dalsze ważenie w porcie przeładunkowym nie jest wymagane.

### VGM I IMPORTERZY

Firma Kuehne + Nagel współpracuje blisko z miejscowymi władzami, przewoźnikami, terminalami oraz innymi partnerami na całym świecie, aby ułatwić zgłaszanie VGM w porcie załadunku. Jako importera, zachęcamy Państwa do współpracy z naszymi partnerami w miejscu pochodzenia, aby zapewnić działanie procedur, mających na celu zgłoszenie VGM do nas zgodnie z przepisami wydawanymi przez miejscowe władze.

### ODPOWIEDZIALNOŚĆ

W zakresie prawidłowej informacji o VGM, załadowca odpowiada przed Kuehne + Nagel. Typ szkód/roszczeń: szkody wobec statku i innych kontenerów, dodatkowe koszty ważenia, kary za niedokładność VGM, nieograniczające się do tychże.

Dodatkowe koszty ważenia i kar nakładanych przez władze nie są objęte ubezpieczeniem i są po stronie nadawcy.

### DATY GRANICZNE

Zgodnie z ogólnymi wytycznymi, firma Kuehne + Nagel powinna otrzymać VGM przed wprowadzeniem kontenera na terminal portowy. Jednak z uwagi na specyficzne wymagania indywidualnie wdrożone przez każdy port i/lub terminal, data graniczna wyznaczona dla VGM może różnić się i tym samym informacja o niej będzie przekazywana odrębnie przez nasze lokalne filie. Dlatego Kuehne + Nagel będzie informować o dacie granicznej VGM w celu umożliwienia deklarowania VGM w momencie potwierdzenia bukingu.



### WAŻNE LINKI

- Strona internetowa Kuehne + Nagel: [http://pl.kuehne-nagel.com/pl\\_pl/spedycja-morska/solas-imo-vgm/](http://pl.kuehne-nagel.com/pl_pl/spedycja-morska/solas-imo-vgm/)
- Światowa Rada ds. Żeglugi: <http://www.worldshipping.org/industry-issues/safety/cargo-weight>
- Najczęstsze pytania i odpowiedzi dotyczące VGM w zakresie przemysłowym wg konwencji SOLAS: <http://www.worldshipping.org/industry-issues/safety/faqs>
- Wytyczne IMO MSC odnośnie VGM: <http://www.imo.org/en/OurWork/Safety/Cargoes/Containers/Documents/MSC.1%20Circ.1475.pdf>



## Definicje

### KALIBROWANE I CERTYFIKOWANE URZĄDZENIA

Oznaczają one wagę, wagę pomostową, urządzenia dźwigowe bądź wszelkie inne urządzenia, zdolne do ustalenia rzeczywistej zweryfikowanej masy brutto (Verified Gross Mass) zapakowanego kontenera lub opakowań i towarów, palet, materiałów sztauerskich i innych materiałów zabezpieczających, spełniających normy dokładności i wymagania państwa, w którym te urządzenia są użytkowane.

### TOWARY

Posiadają takie samo znaczenie, jak pojęcie towar ("cargo") w Międzynarodowej Konwencji o Bezpiecznych Kontenerach z 1972 r. ze zmianami (zwanej dalej "CSC") i oznaczają wszelkie towary, wyroby, artykuły handlowe, płyny, gazy, substancje stałe oraz artykuły wszelkiego charakteru przewożone w kontenerach zgodnie z umową przewozową. Jednakże wyposażenie statku i zaopatrzenie statku, w tym części zamienne i zapasy statku, przewożone w kontenerach, nie są uznawane za towary.

### KONTENER

Posiada takie samo znaczenie, jak pojęcie "kontener" w rozumieniu konwencji CSC, i oznacza jednostkę wyposażenia transportowego:

- o charakterze stałym i dostatecznie wytrzymałym, umożliwiającym wielokrotne użytkowanie;
- specjalnie zbudowaną w celu ułatwienia transportu towarów, przez jeden lub więcej rodzajów transportu, bez bezpośredniego przeładunku;
- skonstruowaną w sposób umożliwiający umocowanie i/lub obsługę, wyposażoną w mocowania narożne służące tym celom;
- posiadającą rozmiar taki, aby obszar ograniczony czterema zewnętrznymi narożnikami spodnimi:
- miał powierzchnię minimalną 14 m<sup>2</sup> (150 stóp kw.) lub
- miał powierzchnię minimalną 7 m<sup>2</sup> (75 stóp kw.), jeżeli jest wyposażona w górne mocowania narożne.

Pojęcie "kontenera" obejmuje także kontenery-cysterny, kontenery typu "flat-rack", kontenery do towarów masowych itd.

### UMOWA PRZEWOZOWA

Umowa, na mocy której firma spedycyjna za opłatą frachtową, zobowiązuje się przewieźć towary z jednego miejsca do drugiego. Umowa może mieć formę, lub być potwierdzona dokumentem takim, jak morski list przewozowy, konosament lub dokument transportu wielomodalnego.

### MASA BRUTTO

Łączna masa masy tary kontenera oraz mas wszystkich opakowań i towarów, w tym palet, materiałów sztauerskich i innych materiałów zabezpieczających zapakowanych do kontenera (patrz także: Zweryfikowana Masa Brutto ["Verified Gross Mass"]).

### BLISKI REJS MIĘDZYKONTYNEROWY

Oznacza rejs międzynarodowy, w trakcie którego statek nie znajduje się dalej niż 200 mil od portu lub miejsca, w którym może odbyć się bezpieczne umieszczenie pasażerów i załogi, i którego dystans nie przekracza 600 mil między ostatnim portem pośrednim w kraju rozpoczęcia rejsu a finalnym portem przeznaczenia zgodnie z przepisem III/2 konwencji SOLAS.

### KONTENERY „OFFSHORE”, T.J. PRZEZNACZONE DO PRACY W WARUNKACH OTWARTEGO MORZA

Wszystkie kontenery obsługiwane na otwartym morzu zgodnie z wytycznymi, dotyczącymi dopuszczenia kontenerów typu „offshore”, t.j. przeznaczonych do pracy w warunkach otwartego morza (MSC/Circ.860) oraz zmienionymi zaleceniami odnośnie zharmonizowanej interpretacji i wdrożenia Międzynarodowej Konwencji o Bezpiecznych Kontenerach z 1972 r. ze zmianami (CSC.1/Circ.138/Rev.1).

### OPAKOWANIE

Jeden lub więcej towarów, które są spięte razem, spakowane, owinięte, opakowane w skrzynię lub paczkę w celu umożliwienia transportu. Przykłady opakowań obejmują, między innymi, paczki, skrzynie, pakiety i pudła kartonowe.

### ZAPAKOWANY KONTENER

Kontener, zgodnie z uprzednio podaną definicją, zapakowany („napelniony” lub „wypełniony”) płynami, gazami, substancjami stałymi, opakowaniami oraz towarami, w tym paletami, materiałami sztauerskimi i innymi materiałami opakowaniowymi i zabezpieczającymi.

### MATERIAŁ OPAKOWANIA

Oznacza wszelkie materiały użyte lub przeznaczone do użycia wraz z opakowaniami w celu zapewnienia ochrony przed uszkodzeniem, w tym między innymi palety, bloki do pakowania, szpule, skrzynie, pudła, beczki i płozy. Z definicji tej wyłączone są wszelkie opakowania wewnątrz indywidualnie zaplombowanych opakowań chroniących towar(y) wewnątrz opakowania.

### MATERIAŁ ZABEZPIECZAJĄCY

Wszelkie wyposażenie sztauerskie, pasy mocujące i inne wyposażenie stosowane w celu unieruchomienia, spięcia i zabezpieczenia zapakowanych towarów w kontenerze.

### ODRĘBNY PRZEKAZ

Oznacza między innymi, deklarację zawierającą certyfikat masy wystawiony przez stanowisko ważenia, wykorzystujące kalibrowane i certyfikowane urządzenie na trasie między miejscem początkowym transportu a terminalem portowym.

### STATEK

Każdy statek, do którego zastosowanie ma rozdział VI konwencji SOLAS. Z definicji tej wyłączone są statki typu „roll-on/roll-off (Ro-Ro)”, użytkowane do bliskich rejsów międzynarodowych, podczas których kontenery są przewożone na podwoziu lub przyczepie i są załadowywane i rozładowywane poprzez wwożenie na taki statek i wywożenie z takiego statku.

### ZAŁADOWCA

Podmiot prawny lub osoba wymieniona na konosamencie lub morskim liście przewozowym lub równoważnym dokumencie transportu wielomodalnego (np. konosamencie „bezpośrednim”) jako załadowca i/lub która (bądź w imieniu której) zawarta została umowa przewozowa z firmą spedycyjną.

### DOKUMENT PRZEWOZOWY

Dokument stosowany przez nadawcę w celu przekazywania informacji o zweryfikowanej masie brutto (Verified Gross Mass) zapakowanego kontenera. Dokument ten może stanowić część instrukcji przewozowych wydawanych firmie spedycyjnej lub osobny przekaz (np. deklarację zawierającą certyfikat masy wystawiony przez stanowisko ważenia).

### MASA TARY

Masa pustego kontenera, który nie zawiera żadnych opakowań, towarów, palet, materiałów sztauerskich ani żadnych innych materiałów opakowaniowych i zabezpieczających.

### PRZEDSTAWICIEL TERMINAŁA

Osoba działająca w imieniu podmiotu prawnego lub osoby zaangażowanej w działalność, polegającą na udostępnianiu przystani, doku, załadunku, prowadzeniu magazynu lub innych usług związanych z obsługą towarową statku.

### ZWERYFIKOWANA MASA BRUTTO

Całkowita masa brutto zapakowanego kontenera uzyskana poprzez jedną z metod służących utrzymywaniu masy brutto zapakowanego kontenera (patrz także „Masa brutto”).