

ANAVE – Circular de Régimen Interior

Madrid, 26 de abril de 2016
Ref: Explotación 5/2016/ES

Asunto: Reunión DGMM 29 de abril - Pesaje obligatorio de los contenedores - Entrada en vigor: 1 de julio de 2016

Muy Sres. nuestros:

La DGMM nos ha invitado a participar en una reunión el próximo **viernes 29 de abril a las 12:00** horas en una reunión para tratar sobre la aplicación por la DGMM de esta nueva norma de SOLAS a partir del próximo 1 de julio.

Como se informó en la última reunión del Comité Directivo, la DGMM ha sido recientemente encargada de elaborar un proyecto de norma que pretende ajustarse lo más posible a las Directrices que ha circulado el Comité de Seguridad de la OMI sobre esta materia. La DGMM ha identificado tres aspectos principales de las obligaciones del expedidor como responsable de llevar a cabo el pesaje del contenedor: cuándo se debe llevar a cabo el pesaje, cómo se documenta este dato y cómo se transmite la información.

Recordamos a todas las empresas que la norma resulta de aplicación a todos los contenedores que deban estibarse a bordo de un buque que realice viajes internacionales, **incluidos los contenedores que se embarquen sobre un chasis o un remolque**. La única **excepción** son aquellos buques de transbordo rodado destinados a **viajes internacionales cortos**, en los que los contenedores se transportan sobre un chasis o en un remolque y se embarcan y desembarcan conducidos a o desde uno de estos buques.

De acuerdo con el Convenio SOLAS, se entiende por **viaje internacional corto** todo viaje internacional en el curso del cual un buque no se aleja más de 200 millas de un puerto o un lugar que pueda servir de refugio seguro a los pasajeros y a la tripulación, ni la distancia del último puerto de escala del país en que comienza el viaje al puerto final de destino excede de 600 millas.

Animamos a las empresas afectadas a participar en la mencionada reunión y, si no les fuera posible, les rogamos nos indiquen si resultan afectadas por la norma y, en su caso, nos trasladen sus principales inquietudes.

Adjuntamos a este correo las notas al Orden del Día de la reunión del Comité Directivo del pasado jueves 21 de abril con los antecedentes de este asunto.

Saludos cordiales,

Muy cordialmente,

Manuel Carlier
Director General

<<<

Confidencialidad: La información contenida en esta circular es confidencial y va dirigida exclusivamente a las empresas navieras asociadas a ANAVE para su uso interno. La copia o distribución pública, incluso por parte de las propias empresas asociadas, está en principio prohibida, salvo autorización expresa de ANAVE. En particular, queda expresamente prohibida la difusión de esta información por medios

de comunicación pública escritos o electrónicos. Si por error recibe este e-mail se ruega su comunicación al remitente y su inmediata destrucción, no debiéndose enviar a otro destinatario.

Confidentiality: *The information contained in this message is confidential and addressed to ANAVE's member companies for their internal use only. Any dissemination or copying of this information, even by the member companies is in principle prohibited, unless expressly authorised by ANAVE. In particular, it is strictly forbidden the publication of this information by public media, either written or electronic. If you receive this message by error then you may not copy or deliver this message to anyone, but please destroy this message and notify us immediately.*

Advertencia de seguridad: Este mensaje ha sido comprobado por un sistema antivirus interno y externo regularmente actualizado. En todo caso, compruebe que todos los mensajes que recibe son filtrados por su propio sistema de seguridad antes de su apertura.

Security warning: *This email has been scanned for viruses by our regularly updated email security systems but, in accordance with good computer practice, please ensure that all messages received are checked by your own security systems before opening.*

>>>-----

3. Entrada en vigor de las enmiendas al Convenio SOLAS: pesaje obligatorio de los contenedores.

3.1. Obligaciones de la norma y fecha de entrada en vigor.

En noviembre de 2014 la OMI adoptó unas enmiendas obligatorias al Convenio SOLAS, que van a entrar en vigor el **1 de julio de 2016**, que exigen pesar los contenedores con carga (“contenedores llenos”) que se reciban a bordo para su transporte. Concretamente, con vistas para reforzar la seguridad del buque, carga, y personal abordo y en tierra, la regla 2 del capítulo VI (Información sobre la carga) de SOLAS establece en la obligación de verificar la masa bruta de los contenedores llenos antes de su estiba en el buque.

Esta norma se va a aplicar a todos los contenedores en exportación que se rigen por el Convenio Internacional sobre la Seguridad de los Contenedores (Convenio CSC) e incluye tanto a los contenedores convencionales como a los tipo cisterna, plataforma, para graneles y los que se transportan sobre un chasis o remolque, excepto cuando se transportan en un buque de transbordo rodado destinado a viajes internacionales cortos. No incluye el transporte en cabotaje Península-Baleares, ni el transbordo, ni los tráficos interinsulares de Canarias. Los tráficos Península/Canarias sí estarían incluidos.

El **expedidor** es el **responsable** de obtener y documentar la “masa bruta verificada” de un contenedor lleno. También se debe cerciorar de que dicha masa se hace constar en los documentos de expedición con tiempo suficiente para que el capitán y el representante de la terminal utilicen esta información en la elaboración del plano de estiba del buque.

SOLAS no establece un plazo concreto para que el expedidor presente la masa bruta verificada, sólo indica que dicha información se debe recibir a tiempo para que el capitán y el representante de la terminal la puedan utilizar en la elaboración del plan de estiba del buque. En todo caso, no se deberán embarcar en el buque contenedores llenos a menos que el capitán y el representante de la terminal hayan obtenido, antes del embarque, la masa bruta verificada del contenedor.

La citada regla detalla dos métodos para que el expedidor obtenga la masa bruta verificada:

- Método nº 1: una vez finalizada la arrumazón y sellado del contenedor, el expedidor pesa el contenedor lleno o encarga a un tercero que lo pese.
- Método nº 2: el expedidor (o un tercero que éste designe) pesa cada uno de los bultos y elementos de la carga, añade la masa de las paletas, madera de estiba y demás material de embalaje/ensado y de trincaje que se arrume en el contenedor, y la masa de la tara del contenedor. Para ello debe aplicar un método certificado y aprobado por la autoridad competente del Estado.

Según el Código de prácticas de seguridad para la estiba y sujeción de la carga, el capitán debe aceptar la carga a bordo sólo si está convencido de que se puede transportar en condiciones seguras.

3.2. Información sobre la reunión mantenida con la DGMM (15 de marzo).

El 15 de marzo dos representantes de una empresa asociada y varios miembros del personal de ANAVE mantuvimos una reunión con el Subdirector General de Seguridad, Contaminación e Inspección Marítima, D. Víctor Jiménez, para tratar sobre la aplicación por la DGMM de esta nueva norma de SOLAS a partir del próximo 1 de julio.

La DGMM ha sido recientemente encargada de elaborar un proyecto de norma que pretende ajustarse lo más posible a las Directrices que ha circulado el Comité de Seguridad de la OMI sobre esta materia. La DGMM ha identificado tres aspectos principales de las obligaciones

del expedidor como responsable de llevar a cabo el pesaje del contenedor: cuándo se debe llevar a cabo el pesaje, cómo se documenta este dato y cómo se transmite la información.

Sobre el **momento** de hacer el pesaje, la DGMM entiende que cuanto más cercano se haga al origen de la mercancía será más favorable para la cadena logística y para la operativa de la terminal portuaria.

No obstante, como la norma SOLAS no dice cuándo es el mejor momento para pesar el contenedor y prevé que el pesaje también se puede hacer en la terminal si el contenedor ha llegado sin pesar, la DGMM no va a imponer que se haga obligatoriamente en uno u otro sitio. Las repercusiones, demoras y perjuicios que se originen porque los contenedores no lleguen pesados o finalmente no embarquen a bordo es una cuestión contractual entre las partes, teniendo claro que la enmienda de SOLAS dice que la obligación de efectuar el pesaje corresponde al expedidor.

En cuanto a **cómo documentar el dato**, la idea de la DGMM es establecer un régimen abierto y evitar crear un modelo de certificado específico en el que se acredite la masa bruta verificada. La idea es usar alguno de los documentos ya existentes del transporte que refleje este dato y que sea válido para cumplir los requisitos de las directrices, que básicamente es identificar quién es el que firma la verificación.

Con respecto a la **transmisión de la información**, se distinguen dos aspectos: cómo transmitirla y con qué plazo de antelación. La DGMM tiene previsto dar libertad a las partes para que usen los sistemas informáticos que actualmente vienen utilizando cuando notifican la llegada o el embarque del contenedor a la terminal. En relación con el plazo, la Orden fijará lo mismo que establecen las directrices: que la información se transmita con tiempo suficiente para que el capitán y el representante de la terminal puedan utilizarla en la elaboración del plan de estiba del buque.

Por último, sobre la exactitud de los equipos de medición, calibración y su certificación, la DGMM aceptará una certificación de la Entidad Nacional de Acreditación (ENAC) y, en los casos en los que se aplique el método 2 para la verificación, la empresa deberá acreditar que su sistema de gestión de calidad está certificado con arreglo a una norma ISO que contemple el procedimiento de pesaje.

Está previsto que en las próximas semanas dispongamos de un borrador de norma sobre este asunto.