LANTIA
MARÍTIMA

CONVENIO SOLAS

2021

¿Por qué y dónde se aplica?

Se calcula que un 20% del total de contenedores en todo el mundo (!) llevarían su peso mal declarado.
El peso incorrecto no sólo incide en una mala estiba, sino que afecta a labores portuarias, inestabilidad del transporte por carre.- tera o ferrovia- rio, llegando incluso a poner en riesgo la seguridad del buque, la carga y, por supuesto, la tripulación.
Así pues, con esta nueva regulación, la OMI busca limitar las de- claracio- nes inexactas, con el objetivo de disminuir la cantidad de accidentes marítimos registrados en todo el mundo por el peso excesivo de los contenedores.

Por ello, a partir del 1 de julio de 2016, será una violación al conve- nio SOLAS cargar un contenedor lleno sobre un buque, si no va acompaña- do de una certificación con su VGM.
El convenio será de aplicación en todos los estados miembros de la OMI firmantes del convenio
La responsabilidad de obtener, documentar y transmitir el VGM a la naviera será del “expedidor”, es decir, el cargador / shipper. Si bien podrá autorizar a terceros la ejecución de dichas tareas.
¿Quién es el cargador/ shipper?
Quien esté identificado como tal en el Conocimiento de Embarque de la Naviera (Master Bill of Lading).
Por tanto, puede ser el vendedor de la carga, el transitario o algún terce- ro que contrate como principal con el transportista marítimo. La naviera en ningún caso está obligada a comprobar el VGM.

¿Para qué tipos de contenedor?

El Requisito para verificar el peso bruto de los contenedores llenos se aplica a todos los contenedores a los que se aplica CSC (International Con- vention for Safe Containers), estibados en un buque que según la Adminis- tración está sujeto al Convenio SOLAS Capítulo VI.

CONTENEDORES QUE APLICAN	CONTENEDORES QUE NO APLICAN
Esta difinición incluye los siguientes tipos de contenedores: · **Contenedor para carga marítima** · **Contenedores cisterna** · **Flat Racks** · **Los contenedores para generales**	Los contenedores transportados sobre un chasis o remolque que son impulsados dentro o fuera de un buque roro dedicado a viajes interna- cionales cortos. Los “Contenedores offshore” a los que el CSC no se aplica. (MSC/ Cir.860),(CSC.1/ Circ.138/Rev.1). También se excluyen algunos tipos de conte- nedores que no cumplen con la definición del término conte- nedor tal como se define en el CSC.

¿Cómo se obtiene el VGM?

En cualquiera de los dos métodos, el cargador (o tercero designado por éste), deberá utilizar equipos de pesaje homologados por la autoridad competente del estado en que se completó la estiba.

MÉTODO 1

Pesar el contenedor lleno, una vez cargado y precintado. Este será el único método aceptado para las cargas de graneles líqui- dos (flexitanques).
Bajo este método, en caso de pesar el contenedor sobre un vehí- culo de carretera, deberá descontarse la tara del vehículo y su combustible

MÉTODO 2

Pesar todos los bultos y paquetes de la carga, los pallets y demás embalajes y elementos de sujeción, y añadir el peso de la tara del contenedor que se indique en la puerta del mismo.

¿Dónde se separa el contenedor?

Varias opciones:

En las propias instalaciones de los fabricantes / exportadores.	**En instalaciones de pesadores oficiales.** En instalaciones de terceros operadores de la cadena logística *(almacenes, transportistas)*.	**En las terminales portuarias.** Cabe destacar que las autoridades están recomendando obtener el VGM fuera de las terminales portuarias para evitar el posible colapso en las mismas.

Preguntas frecuentes

¿Podrán los exportadores verificar el peso en sus propias instalaciones?

Por supuesto, siempre que los sistemas de pesaje estén debidamente calibrados y certificados por un laboratorio o entidad acreditada por la Entidad Nacional de Acredi- tación (ENAC).
También será válidos los equipos de pesaje calibrados por organismos autorizados para el control metrológico en España (se puede consultar con el Centro Español de Metrología para más información)
Cabe señalar que la obligación de que los equipos de pesaje estén debidamente cali- brados y certificados no recae únicamente en los exportadores que dispongan de dichos equipos en sus recintos, sino que aplica a cualquier entidad (incluso a las terminales portuarias).
¿Se aceptarán las estimaciones de VGM? ¡NO!

¿Existen un porcentaje de discrepancia aceptable en el VGM?

La normativa SOLAS no establece nada al respecto, y deja en manos de cada país miembro el desarrollo normativo.
En el caso de España, la Resolución de la Marina Mercante establece los siguientes límites de discrepancia aceptables en caso de realizarse dos procesos de pesaje dis- tintos (con resultados de VGM distintos):
En contenedores cargados con hasta 10 toneladas métricas: límite de 500 kilogramos, en más o en menos.
En contenedores cargados con más de 10 toneladas métricas: límite del 5%, en más o en menos.
A esto cabe añadir que en caso de discrepancia entre el VGM obtenido antes de entre- garse en terminal portuaria y el VGM obtenido por la propia terminal portuaria en sus instalaciones, el segundo es el que prevalece.

¿Cómo se documenta y comunica el VGM?

Una vez obtenido el VGM, éste deberá presentarse en un documento de transporte marítimo, tal como una instrucción de embarque, una solicitud de booking, o un documento aparte.

Dicho documento debe incluir como mínimo, las siguientes menciones:

Nombre y domicilio del expedidor / shipper y de quien haya verificado la masa bruta, en caso de ser un tercero.

La masa bruta verificada, expresada en kilogramos, y precedida de las siglas “VGM”. Método utilizado para obtener el VGM.

Nombre y firma (electrónica o nombre en mayúsculas) de quien expide el documento.

Lugar y fecha de firma del documento.

¿Se admitirá la comunicación electrónica del VGM?

¡SÍ! Y sin duda será un método rápido y eficaz, ya que se podrán utilizar canales de comunicación existentes. De hecho, se está desarrollando un mensaje específico (VERMAS) para comunicar el VGM.

¿Cuándo debe comunicarse el VGM?

Con suficiente antelación para la elaboración del plan de estiba de los buques. Serán las navieras las encargadas de indicar en cada caso la fecha límite (VGM closing) para este trámite.

¿Qué pasará si un contenedor llega sin el VGM?

Si el contenedor llega a puerto sin el peso verificado, no podrá ser cargado en el buque y se quedará en tierra. Huelga decir que, si el peso sobrepasa el máximo autori- zado, el contenedor también se quedará en tierra.
Sin VGM, se habrá producido una violación del Convenio SOLAS, lo que conllevará penalizaciones a definir por las autoridades competentes de cada país. Y por supues- to, gastos adicionales en cuanto a manipulaciones y ocupaciones en terminal.

¿Qué supone la entrada en vigor de la normativa?

¿Qué supone la entrada en vigor de la normativa?

SEGURIDAD, la industria va a ganar en seguridad, siendo este el principal objetivo de la convención SOLAS, como veíamos más arriba al tener los pesos declarados que coincidan con los pesos reales, se evitarán problemas que se estaban teniendo a día de hoy.
Aunque no es menos cierto que para los exportadores e importadores, supondrá un incremento en los costes logísticos originado por:

· El pesaje fuera de sus instalaciones

· Gestiones administrativas para comunicar el VGM

· Gastos derivados de no facilitar el VGM en tiempo y forma

·Multas

· Movimientos portuarios

· Transportes adicionales

· Todo el equipo de Lantia Maritima estaremos encantados en ayudarles con cualquier duda adicional

ANTE CUALQUIER DUDA

Avenida de Castilla, 2. Edificio Europa, Planta Baja.
28830, San Fernando de Henares. Madrid.

Teléfono: +34 914 151 611
Email: info@lantiamaritima.com

LANTIA
MARÍTIMA