



S.O.L.A.S. 2016 – Notificación importante

INTRODUCCIÓN

El Comité de Seguridad Marítima de la Organización Marítima Internacional, modificó recientemente la regulación SOLAS (*Safety of Life at Sea Convention*) de modo que desde el 1 de Julio de 2016 se requerirá la emisión del peso verificado (*Verified Gross Mass*, VGM en adelante) para cada contenedor previo a su embarque. Desde DSV pretendemos que este documento sea un breve resumen del estado actual de esta nueva normativa. Nuestro personal está trabajando mano a mano con los miembros del sector y autoridades y nos ponemos a su disposición para cualquier aclaración adicional que pudieran precisar.

REQUISITOS Y CONSECUENCIAS BÁSICOS:

1. El embarcador es responsable de la verificación del VGM (*Verified Gross Mass*). A su vez, puede delegar la verificación a una tercera entidad (báscula pública, depósito, terminal) pero esto no releva al embarcador de su responsabilidad.
2. El VGM sólo puede definirse para un contenedor lleno completo.
3. Si una terminal no ha sido informada del VGM no debe cargar el contenedor sobre el barco. Asimismo, el Mando del buque tampoco aceptará la carga si no ha sido informado del VGM.
4. La compañía naviera está bajo prohibición de cargar cualquier contenedor sin VGM en cualquier barco adscrito a SOLAS Convention.
5. El VGM es parte de los documentos de embarque. Es suficiente, sin embargo, que las partes involucradas en el procesamiento del mismo estén informadas de que la verificación se ha realizado.
6. El VGM podría no estar disponible necesariamente al comienzo del proceso de reserva. Por este motivo, el status del contenedor en los sistemas informáticos podría cambiar desde "VGM no disponible" a "VGM disponible". Asimismo un VGM ya existente podría ser revisado.
7. Debe ser posible actualizar el status VGM de un contenedor y su valor a través de mensajes EDI. Los mensajes EDI deben poder distinguir entre "VGM" y "peso sin verificar" ("*gross mass without verification*").

Global Transport and Logistics

With offices and facilities in more than 80 countries on six continents, we provide and run supply chain solutions for thousands of companies on a daily basis. Our reach is global yet our presence is local and close to our customers. Read more at www.dsv.com

DEFINICIONES:

Gross Mass: Peso combinado incluyendo la tara del contenedor y el peso de toda la carga, incluyendo pallets, embalaje o cualquier material de protección, seguridad y trinca dentro del contenedor.

Embarcador (Shipper): Entidad legal nombrada en el conocimiento de embarque como el embarcador que ha cerrado el contrato de transporte con la compañía naviera.

Ámbito: Contenedor se refiere también a *flat racks, bulk containers* etc. No incluye carga rodada.

Verified Gross Mass (VGM): Se refiere al peso bruto total del contenedor lleno obtenido por uno de los métodos aprobados:

Método 1: Pesado del contenedor una vez lleno y cerrado a través de báscula calibrada y certificada.

Método 2: Pesado de toda la carga, incluyendo pallets, embalaje o cualquier material de protección, seguridad y trinca dentro del contenedor, sumando dichos pesos a la tara del contenedor y utilizando un método aprobado oficialmente por el Estado en el que el llenado del contenedor se realizase.

NOTA: La parte responsable del llenado del contenedor no puede usar pesos provistos por terceras personas con la única excepción de aquel caso en que la carga haya sido pesada previamente y dicho peso esté clara y permanentemente visible en la superficie de la mercancía.

La reglamentación hace referencia adicionalmente a otros aspectos sobre documentación, equipos de pesado y casuística individual (transbordos, discrepancias, excesos de peso, vehículos rodados, pesado en terminal). Si tiene dudas concretas por favor póngase en contacto con los equipos de DSV ya que este documento no trata sino de ser una guía orientativa.

DESARROLLO LOCAL:

A día de hoy las autoridades en los diferentes Estados están en proceso de desarrollo y definición de los diferentes aspectos de esta regulación. En España, la regulación debe ser todavía desarrollada en detalle por el Ministerio de Fomento y entidades asociadas.

Como información, el *Global Consolidators Working Group* ha enviado carta abierta a la *International Maritime Organization (IMO)* demandando una actualización antes del 1 de Abril de 2016 sobre cómo cada estado miembro va a aplicar los siguientes aspectos (específicamente para preparar la implementación del 1 de Julio de 2016):

- Identidad de la autoridad competente en cada Estado miembro para implementar y aplicar los requerimientos de la normativa VGM.
- Estado actual de los diferentes desarrollos de las normativas que serán emitidas por los Estados miembros sobre la normativa VGM.
- Confirmación de si será aceptada desviación alguna sobre el VGM por cada Estado miembro y valor de la misma en cada caso.
- Confirmación de requisitos e indicaciones que cada Estado miembro emitirá sobre los plazos y métodos de emisión del VGM.
- Confirmación de si el Estado miembro proveerá listado de proveedores/lugares aceptados como certificados para proceder al pesado.
- Confirmación de qué partes serán consideradas responsables de cualquier violación de los requisitos VGM y qué penas o multas llevarán asociadas.
- Posibles retrasos en la implementación de la normativa por algún Estado miembro.

DSV está trabajando con todas las partes involucradas y les mantendremos puntualmente informados en cuanto haya más claridad sobre los procedimientos y cumplimiento de esta normativa.

Para más información, contacte con su comercial DSV Air & Sea habitual o envíe un email a ESSeaProcurement@es.dsv.com