LANTIA MARÍTIMA

RECURSOS LANTIA

Convenio SOLAS

Verificación de la masa bruta de los contenedores (VGM): qué es, a quién afecta y cómo cumplirlo.

CONTEXTO

¿Por qué y dónde se aplica?

Se calcula que un 20% de los contenedores en todo el mundo llevarían su peso mal declarado.

El peso incorrecto no solo incide en una mala estiba: afecta a las labores portuarias y a la estabilidad del transporte por carretera o ferrocarril, y llega a poner en riesgo la seguridad del buque, la carga y la tripulación. Con esta regulación, la OMI busca limitar las declaraciones inexactas y reducir los accidentes marítimos por exceso de peso.

Desde el 1 de julio de 2016 es una violación del Convenio SOLAS cargar un contenedor lleno en un buque sin una certificación de su VGM. Se aplica en todos los estados miembros de la OMI firmantes del convenio.

La responsabilidad de obtener, documentar y transmitir el VGM a la naviera es del expedidor (cargador / *shipper*), que puede autorizar a terceros. El cargador es quien figura como tal en el Master Bill of Lading: el vendedor, el transitario o un tercero que contrate como principal con el transportista. La naviera no está obligada a comprobar el VGM.

ÁMBITO

¿Para qué tipos de contenedor?

El requisito de verificar el peso bruto se aplica a todos los contenedores llenos a los que aplica el CSC (*International Convention for Safe Containers*), estibados en un buque sujeto al Convenio SOLAS, Capítulo VI.

Aplica

Contenedores de carga marítima

Contenedores cisterna

Flat racks

Contenedores para carga general

No aplica

Contenedores sobre chasis o remolque embarcados en buques ro-ro en viajes internacionales cortos.

Contenedores *offshore* a los que no aplica el CSC (MSC/Circ.860, CSC.1/Circ.138/Rev.1).

Contenedores que no cumplen la definición de contenedor del CSC.

MÉTODOS

¿Cómo se obtiene el VGM?

En cualquiera de los dos métodos, el cargador (o un tercero designado) debe 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. Es el único método aceptado para graneles líquidos (flexitanks). Si se pesa sobre un vehículo de carretera, debe descontarse la tara del vehículo y su combustible.

MÉTODO 2

Pesar todo el contenido

Pesar todos los bultos y paquetes, los pallets, embalajes y elementos de sujeción, y sumar la tara del contenedor indicada en su puerta.

OPCIONES

¿Dónde se pesa el contenedor?

1

En las instalaciones del fabricante o exportador

2

En instalaciones de pesadores oficiales

O de terceros operadores de la cadena logística (almacenes, transportistas).

3

En las terminales portuarias

Las autoridades recomiendan obtener el VGM fuera de las terminales para evitar su colapso.

FAQ

Preguntas frecuentes

¿Pueden los exportadores verificar el peso en sus instalaciones?

Sí, siempre que los sistemas de pesaje estén calibrados y certificados por un laboratorio o entidad acreditada por ENAC, o por organismos autorizados para el control metrológico en España (Centro Español de Metrología). Esta obligación aplica a cualquier entidad que pese, incluidas las terminales portuarias.

¿Se aceptan estimaciones de VGM?

No.

¿Hay un margen de discrepancia aceptable?

SOLAS no lo fija y deja el desarrollo normativo a cada país. En España, la Resolución de la Marina Mercante establece, cuando hay dos pesajes con resultados distintos:

- Hasta 10 toneladas: 500 kg en más o en menos.
- Más de 10 toneladas: 5% en más o en menos.

Si hay discrepancia entre el VGM previo y el obtenido por la terminal portuaria, prevalece el de la terminal.

DOCUMENTACIÓN

¿Cómo se documenta el VGM?

Una vez obtenido, el VGM debe presentarse en un documento de transporte marítimo: una instrucción de embarque, una solicitud de booking o un documento aparte.

EL DOCUMENTO DEBE INCLUIR COMO MÍNIMO

- Nombre y domicilio del expedidor / shipper y de quien haya verificado la masa bruta, si es un tercero.
- La masa bruta verificada en kilogramos, precedida de las siglas “VGM”.
- El método utilizado para obtener el VGM.
- Nombre y firma (electrónica o nombre en mayúsculas) de quien expide el documento.
- Lugar y fecha de firma.

COMUNICACIÓN

¿Cómo y cuándo se comunica?

¿Se admite la comunicación electrónica?

Sí, y es un método rápido y eficaz: pueden usarse los canales existentes y el mensaje específico VERMAS.

¿Cuándo debe comunicarse?

Con antelación suficiente para elaborar el plan de estiba del buque. Cada naviera indica la fecha límite (*VGM closing*).

¿Y si el contenedor llega sin VGM?

No podrá cargarse y se quedará en tierra, igual que si supera el peso máximo autorizado. Supone una violación del Convenio SOLAS, con penalizaciones de cada país y gastos adicionales de manipulación y ocupación en terminal.

IMPACTO

¿Qué supone la normativa?

Seguridad: es el principal objetivo del Convenio SOLAS.

Al coincidir los pesos declarados con los reales, se evitan los problemas que se venían produciendo. Para exportadores e importadores, sin embargo, supone un incremento de los costes logísticos.

Todo el equipo de Lantia Marítima estará encantado de ayudarte con cualquier duda.

POSIBLES COSTES ADICIONALES

- El pesaje fuera de tus instalaciones
- Gestiones administrativas para comunicar el VGM
- Gastos por no facilitar el VGM en tiempo y forma
- Multas
- Movimientos portuarios
- Transportes adicionales

ANTE CUALQUIER DUDA

Estamos para ayudarte

Lantia Marítima S.L.

Calle Anabel Segura 11, Edificio B, Planta Baja

28108 Alcobendas, Madrid

+34 914 151 611

info@lantiamaritima.com

LANTIA MARÍTIMA