

# Primer mes del pesado obligatorio de los contenedores



Asociación de  
Navieros Españoles  
Dr. Fleming, 11 - 1ºD  
28036 Madrid

Tel.: +34 91 458 00 40  
Fax: +34 91 457 97 80

anave@anave.es  
www.anave.es

Editor: ANAVE

Depósito legal:  
M-31023-2010

Imprime:  
Gráficas de Diego

Como se venía anunciando, el 1 de julio entró en vigor la enmienda al Convenio SOLAS que obliga a los expedidores a facilitar la masa bruta de los contenedores antes de su embarque a bordo de un buque. Las incertidumbres generadas en los últimos meses se fueron resolviendo y la entrada en vigor de la norma se ha producido sin grandes problemas ni incidencias en España.

Así lo manifestó ANESCO, la Asociación Nacional de Empresas Estibadoras y Consignatarias de Buques, que emitió un comunicado en el que informaba de que la verificación del pesaje "se está llevando a cabo con normalidad" y valoraba el esfuerzo de sus empresas para adaptarse al nuevo marco regulatorio. También APM Terminals, operador de terminales de contenedores perteneciente al grupo Maersk, informó de que la transición ha sido "suave" y no se han producido incidentes en su red global de terminales. "Todas las operaciones de APM Terminals están funcionando normalmente y no se han producido retrasos sobre los horarios programados de los buques".

A mediados de julio, la Autoridad Portuaria de Barcelona informaba de que aproximadamente la mitad de los contenedores que estaban llegando por mar al puerto en esos días venían ya con su masa verificada. Este dato es significativo, dado que aquellos

contenedores que se embarcaron antes del 1 de julio (por ejemplo, en Extremo Oriente) no tenían aún obligación de aportar ese dato. También informaban de que cada día aproximadamente 900 contenedores se estaban pesando en el puerto, lo que quiere decir que del orden del 43% de los contenedores para exportación estaban llegando al puerto sin su masa verificada. Pero, a pesar de ello, no se estaban registrando problemas.

Durante los últimos meses, mucho se había hablado de este tema en cualquier empresa del mundo marítimo relacionada con el transporte de contenedores y persistían dudas de todo tipo. ¿Qué pasa si llega un contenedor sin el dato de su "masa verificada"? ¿Hay que pesar un contenedor que se transporta sobre un semiremolque? ¿Qué es un viaje internacional corto?

Aunque la enmienda al Convenio SOLAS que establece la obligación de verificar la masa de los contenedores antes de su estiba en el buque se adoptó en la OMI en noviembre de 2014, hace casi 20 meses, cada Estado tenía que establecer cómo se iba a aplicar la norma en su territorio: márgenes de discrepancia aceptables; procedimientos de certificación de los diferentes métodos de pesado y calibración de los equipos; formalidades sobre la documentación y comunicación de la información... Y,

sobre esta base, los operadores comerciales (expedidor, naviero, terminal,...) debían revisar sus procedimientos de funcionamiento y de comunicaciones para cumplir los nuevos requisitos.

Como suele ocurrir, la diligencia que las administraciones exigen a las empresas navieras y, en este caso también, a las terminales marítimas y a los expedidores de mercancía, no siempre la aplican en la misma medida a sí mismas. Dicho esto, es justo reconocer que la Administración española no ha sido en este asunto la única en llegar un poco justa a la fecha señalada. El primero de julio, el *World Shipping Council* recogía en su página web las normas nacionales de 31 países relacionadas con este asunto. Pues bien, de todos ellos, 21 aprobaron sus normas durante los meses de mayo/junio de 2016, a menos de 2 meses de la entrada en vigor y otros 5 lo hicieron en el mes de abril.

En todo caso, pese al poco tiempo concedido a los operadores para solucionar sus dudas, una vez más, el sector marítimo/portuario ha demostrado su flexibilidad y su capacidad de respuesta, que han permitido que el comercio marítimo de contenedores, tan esencial para el comercio mundial y tan ligado a la economía y el crecimiento, haya seguido operando con total normalidad.

## Editorial

Primer mes del pesado obligatorio de los contenedores **3**

## Noticias Marítimas

Situación del mercado **4**

Nacional **6**

Internacional **9**



Boletín informativo  
de Anave nº 573  
Agosto 2016

## Actividades

**18** Agenda del mes

## Tribuna Profesional

**14** Compliance y riesgos penales en el sector naviero

## Cuaderno Profesional Marítimo

PÁGINAS CENTRALES  
Campaña de inspección concentrada del MoU de París sobre el MLC 2006

Portada: El portacontenedores *Isla Bella* de TOTE, fue el primero propulsado por GNL