

El USCG Aborda las Preocupaciones de la Industria respecto a la Próxima Aplicación del Convenio SOLAS en relación a los Requisitos de Peso en Contenedores (SOLAS Container Weight – “VGM”)

Las recientes enmiendas al Convenio SOLAS mediante las que se requiere la verificación del peso en contenedores – conocidas como las enmiendas de “Verificación del Peso Bruto en Contenedores (“Verified Gross Mass – VGM”) – que está previsto entren en vigor a partir el 1 de julio de 2016, han suscitado una gran preocupación y confusión en la industria del transporte marítimo, tanto con respecto a los transportistas como a los cargadores. En un esfuerzo por mitigar estas preocupaciones la Guardia Costera de Estados Unidos (U.S. Coast Guard – USCG) ha declarado una equivalencia a la OMI y ha publicado un Boletín de Información de Seguridad Marítima, N° 009/16 de fecha 28 de abril de 2016, en el que se intenta aclarar la postura del USCG en términos de aplicación y cumplimiento de los próximos requisitos VGM. En resumen, la postura del USCG es “que las actuales leyes y regulaciones de Estados Unidos para proporcionar verificación a los pesos de contenedores es equivalente a los requisitos de la Regla VI/2 del Convenio SOLAS. La postura de la USCG se basa en la presunción de su determinación de que el actual régimen regulatorio ofrece suficientes recursos y flexibilidad para aquellas “entidades dentro de la cadena de exportación de contenedores para trabajar junto con el cargador para determinar y verificar los pesos en contenedores,” y al mismo tiempo “proporciona a los capitanes de buques con los pesos de contenedores con el fin de asegurar que los buques se cargan y funcionan de manera segura.”

Con el fin de satisfacer el 1 de julio de 2016 los requisitos VGM, la USCG señala que las partes interesados de la industria, es decir, cargadores, transportistas, terminales y asociaciones marítimas, ya han identificado una serie de “métodos aceptables para proporcionar verificación del peso bruto en contenedores (“VGM”). La USCG cita dos ejemplos de dichos métodos para satisfacer los requisitos VGM como sigue:

(1) La terminal pesa el contenedor y, cuando está debidamente autorizada, verifica el VGM en nombre del cargador; y

(2) El cargador y el transportista llegan a un acuerdo mediante el cual el cargador verifica el peso de la carga, el embalaje y otro material de sujeción, y el peso de la tara del contenedor se entrega y es verificada por el transportista.

El Boletín de Información de Seguridad Marítima, N° 009/16, va más allá de aclarar que “a los efectos de determinar el VGM de un contenedor, cualquier equipo que se utilice en la actualidad para cumplir con las leyes Federales o Estatales es aceptable con el fin de cumplir con el Convenio SOLAS.” Esto incluye específicamente cualquier equipo utilizado para cumplir con la Ley de Transporte Intermodal de Contenedores Seguros (Intermodal Safe Container Transportation Act) o los requisitos de peso de contenedores establecidos en 29 CFR 1918.85 (b).

Por último, la USCG concluye que la USCG, como parte de sus inspecciones normales de buques bajo su pabellón de estado y autoridades del Control del Estado Rector del Puerto “continuarán verificando que los capitanes de los buques reciben el VGM de los contenedores con el fin de garantizar que los buques se cargan de manera segura y operan dentro de sus limitaciones estructurales de seguridad y estabilidad.”

Esta guía más reciente publicada por la USCG en la implementación el 1 de julio de las modificaciones al Convenio SOLAS VGM parecen concordar en gran medida con los consejos anteriores proporcionados por la USCG, aunque ahora definitivamente han expuesto su postura en el sentido de que el marco actual de las leyes y reglamentos de Estados Unidos son suficientes para permitir a las partes interesadas de la industria, es decir, transportistas,

cargadores, etc., a cumplir con los requisitos necesarios del Convenio SOLAS. El concepto de la declaración de la USCG, según se detalla en el MSIB y la equivalencia asociada de la OMI, es esencialmente que la USCG trabajará para elaborar mecanismos y estrategias apropiadas para la industria para satisfacer los requisitos VGM. La USCG lo reconoce cuando afirma que la declaración de equivalencia de la OMI “proporciona flexibilidad para estas entidades (industria) para alcanzar acuerdos con el fin de garantizar el cumplimiento de las enmiendas al Convenio SOLAS para entrarán en vigor el 1 de julio de 2016.” A través del enlace incluido en la versión inglesa de este documento se puede acceder al Boletín de Información sobre Seguridad Marítima N° 009/16 de la USCG (USCG Marine Safety Information Bulletin) de fecha 28 de abril de 2016, junto con la “Equivalencia de Estados Unidos a la Regla VI/2 del Convenio Solas (US Equivalency to SOLAS Regulation VI/2).

En caso de cualquier pregunta relacionada con el Boletín de Información sobre Seguridad Marítima de la USCG actual, o sobre la implementación de los requisitos VGM del Convenio SOLAS, por favor no duden en ponerse en contacto con William J. Pallas, Esq (pallas@freehill.com). El Sr. Pallas es socio de Freehill, Hogan & Mahar LLP, especializados en la gestión de reclamaciones marítimas y pérdida/daño de carga intermodal.