

Circular Nº 06/2016

08 de abril de 2016

A : SEÑORES ASOCIADOS Y EXPORTADORES
DE : ASOCIACIÓN DE EXPORTADORES DE FRUTAS DE CHILE, A.G.
REF. : NORMA PESO CONTENEDORES (SOLAS)

Estimados señores:

A partir del próximo mes de julio entrará en vigencia una normativa internacional relativa a la obligación de verificar el peso bruto de los contenedores (tara + carga), de acuerdo a lo establecido en el Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS).

Para estos efectos, hemos participado en reuniones con algunos terminales de carga, la Cámara Marítima, DIRECTEMAR y el Ministerio de Transporte, con el fin de colaborar en la elaboración de los procedimientos que se deberán cumplir por el país, para la implementación de esta regulación internacional.

Esta norma define en términos generales que el exportador deberá acreditar el peso bruto de los contenedores, para lo cual existen dos procedimientos: Pesar el contenedor lleno o pesar la carga y sumar la tara del contenedor. Proceso que debe ser realizado en equipos que se encuentren certificados por una entidad competente.

DIRECTEMAR será la entidad que deberá establecer la norma a ser aplicada en el país. Para lo cual, ha elaborado un primer borrador, en cual adjuntamos, que hemos analizado y enviado nuestros comentarios, los cuales se adjuntan.

Nos encontramos a la espera de la elaboración, por parte de DIRECTEMAR, de una nueva propuesta en la cual esperamos que se incorporen los comentarios realizados por parte de distintas entidades.

Los mantendremos informados respecto de la evolución de esta importante materia y los saludamos muy cordialmente.

ASOCIACIÓN DE EXPORTADORES DE FRUTAS DE CHILE, A.G.


Miguel Canala-Echeverría V.
Gerente General

MCE/jtd
Adj.: Lo citado

PAS-020/MAR2016

Santiago, 16 de marzo de 2016

Señor
Milton Pizarro B.
Disormar / Directemar
PRESENTE

De nuestra consideración:

De acuerdo a lo establecido en reunión sostenida el pasado viernes 11 del presente en la Cámara Marítima y Portuaria de Valparaíso, oportunidad en la cual se analizó la propuesta de procedimientos elaborados por la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante (Directemar), destinada a cumplir a partir de julio del presente año, las nuevas disposiciones relativas a la verificación del peso bruto de los contenedores, según lo establecido en el Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS), nos permitimos realizar los siguientes comentarios:

- La implementación de esta regulación no debería generar nuevos costos para el sector exportador frutícola o aumentar la exigencia de procedimientos operativos y/o administrativos. En consecuencia, se deberían utilizar los sistemas de comunicación y de transmisión de información que ha implementado el sector frutícola.
- Los contenedores y sus cargas deberían llegar a los terminales con la verificación del peso realizada en origen, salvo situaciones extraordinarias. Ello con el objetivo de no afectar el normal funcionamiento de los procesos portuarios.
- La verificación del peso bruto de los contenedores en los terminales, además de ser una situación extraordinaria, debería ser una opción para el exportador y no una obligación, ya que podrían existir opciones extra-portuarias.
- El flujo de la información del peso bruto de los contenedores debería ser a través de los actuales mecanismos de transmisión de información, dejando libertad para que cada terminal determine, con los exportadores, la forma de su implementación. Es decir, el exportador o su representante legal, debería informar al terminal el peso bruto del contenedor y cada terminal deberá ser responsable de entregar los antecedentes consolidados a las naves.
- Toda la transmisión de la información entre el exportador y el terminal se realiza en forma electrónica y por lo tanto, no se deberían exigir firmas o documentos especiales.

- La única certificación que se debería exigir es la de los equipos utilizados para determinar el peso de la carga o el valor bruto del contenedor, no siendo necesario implementar por el exportador normas adicionales como la ISO, u otras similares.

Estamos de acuerdo con la exigencia que las empresas que certifiquen las pesas, deberían contar con una acreditación en el Instituto Nacional de Normalización (INN).

- Es necesaria una adecuada tolerancia del peso bruto de los contenedores, lo cual es especialmente importante cuando se trata de productos "vivos" como la fruta, ya que existen deshidrataciones y otras situaciones que podrían variar el peso, siendo el 1% una tolerancia que la industria considera como insuficiente. Es por ello que se deberían utilizar referencias internacionales, así como tolerancias flexibles durante el inicio del proceso.

Finalmente, de acuerdo a la logística del sector exportador frutícola, se estaría utilizando en forma mayoritaria el método 2 definido en la norma, lo cual implica sumar, a la tara del contenedor, el peso de la carga. En ese sentido, deseamos indicar que el sector utilizará la tara indicada en los contenedores, siendo en consecuencia, responsables de esta información las respectivas empresas navieras, especialmente cuando se han efectuado reparaciones y/o adecuaciones en éstos.

Esperamos una favorable recepción a los temas expuestos, quedamos a su disposición y le saludamos muy atentamente,

ASOCIACIÓN DE EXPORTADORES DE FRUTAS DE CHILE, A.G.


RONALD BOWN FERNÁNDEZ
PRESIDENTE

RB/gmr.

c.c.: Sr. Gonzalo Frigerio I., Coordinador Departamento Marítimo, Fluvial y Lacustre,
Programa de Desarrollo Logístico, Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones.
Sr. Felipe Sandoval, Presidente Consejo Exportador de Alimentos

ARMADA DE CHILE
DIRECCION GENERAL DEL TERRITORIO
MARÍTIMO Y DE MARINA MERCANTE

D.G.T.M. Y MM. ORDINARIO N° 12.600/

APRUEBA CIRCULAR DE LA DIRECCIÓN
GENERAL DEL TERRITORIO MARÍTIMO Y DE
MARINA MERCANTE ORDINARIO N° O -

VALPARAÍSO,

VISTOS: el D.F.L. N° 292, de 1953, "Ley Orgánica de la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante", Art. 3 y 4; D.L. N° 2.222 de 1978, "Ley de Navegación", Art. 5 y 91; D.S. (M) N° 1.340, de 14 de Junio de 1941, "Reglamento General de Orden, Seguridad y Disciplina en las Naves y Litoral de la República"; Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar SOLAS; Resolución MSC.380(94) del 21 de noviembre de 2014,

RESUELVO:

APRUEBASE la siguiente Circular que dispone la implementación de la regla 2 del capítulo VI del convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar (SOLAS).

CIRCULAR D.G.T.M. Y MM. ORDINARIO N° O -

OBJ.: IMPLEMENTACIÓN DE LA MASA BRUTA VERIFICADA DEL CONTENEDOR LLENO SEGÚN REGLA 2, CAPÍTULO VI DEL CONVENIO SOLAS 1974.

I.- INTRODUCCIÓN:

El convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar (SOLAS) de 1974, actualmente vigente, fue adoptado el 01 de noviembre de 1974 por la conferencia internacional sobre seguridad de la vida humana en el mar, convocada por la Organización Marítima Internacional (OMI).

Para garantizar la seguridad del buque se establece la regla n° 2 del capítulo VI, sobre la obligación de verificar la masa bruta de los contenedores llenos antes de su estiba a bordo del buque, objeto evitar accidentes durante la navegación.

II.- ÁMBITO DE APLICACIÓN:

Las prescripciones del convenio relativas a la verificación de la masa bruta de los contenedores llenos se aplican a todos los contenedores que se rigen por el convenio internacional sobre la seguridad de los contenedores (CSC) y que han de estibarse a bordo de un buque que realice un viaje internacional.

III.- RESPONSABILIDADES:

- A.- La responsabilidad de obtener, documentar e informar la masa bruta verificada de un contenedor lleno, de acuerdo a lo estipulado en la enmienda a la Regla 2 del Capítulo VI del SOLAS, corresponde al expedidor.
- B.- Todos los equipos o dispositivos utilizados para verificar la masa bruta de los contenedores, deberán estar certificados por los laboratorios de calibración acreditados por el Instituto de Normalización Nacional (INN) (Véase anexo "B").

IV.- INFORMACIÓN SOBRE LA CARGA:

- A.- El expedidor deberá entregar documento, avalado por la empresa certificada por el INN, el cual consigne la masa bruta de los contenedores llenos mediante el método n° 1 o el método n° 2, ambos contenidos en la enmienda a la Regla 2 del Capítulo VI del SOLAS y de comunicar en el documento de expedición oportunamente la masa bruta verificada. Tal información se confirmará por escrito o mediante documentos de expedición antes de embarcar la carga.
- B.- Cualquiera sea su forma, el documento en el que se declare la masa bruta verificada del contenedor lleno, debe estar firmado por la persona que haya sido debidamente autorizada por el expedidor. La firma podrá ser una firma electrónica o podrá sustituirse por el nombre, en letras mayúsculas, de la persona autorizada a firmarlo.
- C.- Si en el documento de expedición del contenedor lleno, no se indica la masa bruta verificada y el capitán o su representante y el representante del terminal no han obtenido la masa bruta verificada del contenedor lleno, éste no se embarcará en el buque.

V.- MÉTODOS PARA OBTENER LA MASA BRUTA VERIFICADA DE UN CONTENEDOR LLENO

- A.- El expedidor debe entregar la masa bruta verificada de un contenedor lleno, mediante uno de los siguientes métodos:
 - 1.- Método n° 1: concluidos la arrumazón y el sellado del contenedor, el expedidor podrá pesar el contenedor lleno o disponer que una tercera parte lo pese.
 - 2.- Método n° 2: el expedidor (o la tercera parte que el expedidor haya dispuesto), podrá pesar todos los bultos y elementos de la carga, añadiendo la masa de los pallets, la madera de estiba y demás material de embalaje/envasado y de sujeción que se arrume en el contenedor, y añadir la masa de la tara del contenedor a la suma de cada masa utilizando el método certificado descrito en el párrafo c siguiente.

Toda tercera parte que haya procedido a arrumar la totalidad o a parte del contenedor, deberá informar al expedidor la masa de los elementos de la carga y del material de embalaje/envasado y de sujeción que esa parte haya arrumado en el contenedor, a fin de facilitar que el expedidor verifique la masa bruta del contenedor lleno conforme al método n° 2.

- a.- Cuando se arrumen en el contenedor, no será preciso volver a pesar los distintos bultos con sello original en cuyas superficies se indique de modo claro e indeleble la masa exacta de los bultos y de los elementos de la carga (incluido cualquier otro material, como material de embalaje/envasado y los refrigerantes de los bultos).

- b.- En caso de que los elementos de carga como chatarra, granos y cargas a granel en general, solo deberá utilizar el método n° 1.
- c.- El expedidor o quien lo represente y, que para determinar la masa bruta verificada haya utilizado el método n°2, deberá respaldar la certificación de sus procesos mediante la acreditación de la norma ISO 9001 ó 28000.

VI.- SISTEMA DE PESAJE ACEPTADO PARA EL MÉTODO N° 1:

Los expedidores que deseen obtener la masa bruta verificada por el Método n° 1, deberán utilizar equipos calibrados y certificados por el Instituto Nacional de Normalización (INN).

VII.- SISTEMAS DE PESAJE ACEPTADOS PARA EL MÉTODO N° 2:

A.- Los expedidores que deseen obtener la masa bruta verificada por el método n° 2 deberán cumplir las siguientes condiciones:

- 1.- Pesar con equipos calibrados y certificados por el Instituto Nacional de Normalización (INN).
- 2.- Mantener un sistema de gestión de calidad del proceso de pesaje certificado.
- 3.- La Autoridad Marítima podrá realizar inspecciones en los casos en que lo considere necesario.

B.- Toda tercera parte que haya procedido a totalidad o parte de la arrumazón del contenedor deberá informar al expedidor la masa de los elementos de la carga y del material de embalaje y de sujeción que esa parte haya arrumado en el contenedor, a fin de facilitar que el expedidor verifique la masa bruta del contenedor lleno.

VIII.- DISCREPANCIAS DE LA MASA BRUTA:

Cualquier discrepancia que exista entre la masa bruta verificada de un contenedor lleno obtenida antes de la entrega del contenedor a la instalación portuaria y en caso que ese mismo contenedor sea pesado en una instalación, deberá solucionarse haciendo uso de esta última masa bruta verificada, obtenida por el recinto portuario. La máxima discrepancia admisible de $\pm 1\%$.

IX.- CONTENEDORES QUE SUPEREN SU MASA BRUTA:

En la regla 5 del capítulo VI del convenio SOLAS, se estipula que los contenedores no se llenaran mas allá de la masa bruta máxima indicada en la placa de aprobación relativa a la seguridad prescrita en el convenio CSC.

En caso que los contenedores superen la masa bruta, estos no se embarcarán.

X.- SANCIONES:

A.- La principal sanción será el costo comercial en que se incurra por la demora administrativa debido a una mala verificación de la masa bruta verificada.

- B.- Las administraciones portuarias estarán sujetas a la normativa marítima ante la investigación de un embarque irregular de un contenedor sin su masa bruta verificada, debiendo demostrar que cuenta con procedimientos adecuados para no embarcar en buques contenedores que no cumplan con esta circular.

XI.- ANEXOS:

ANEXO A: DEFINICIONES.

ANEXO B: LISTADO DE EMPRESAS CERTIFICADAS POR EL INN.

**OSVALDO SCHWARZENBERG ASHTON
VICEALMIRANTE
DIRECTOR GENERAL**

DISTRIBUCIÓN:

- 1.- D.S.y O.M.
- 2.- D.I.M. y M.A.A.
- 3.- DIARIO OFICIAL (Original)
- 4.- J. DEPTO JURÍDICO (Div. Rglts.)

ANEXO "A"

DEFINICIONES:

A.-Equipo calibrado y certificado: Toda balanza, báscula puente, equipo de izada o cualquier otro dispositivo que permita determinar la masa bruta real de un contenedor lleno o de bultos y elementos de la carga, paletas, madera de estiba y demás material de

embalaje/envasado y de sujeción, que cumpla las normas y prescripciones sobre precisión del Estado en el que se utilice el equipo.

- B.- **Elementos de la carga y/o carga:** en el Convenio internacional sobre la seguridad de los contenedores, 1972, enmendado (en adelante, el "Convenio CSC"), a saber, bienes, productos, mercancías, líquidos, gases, sólidos y artículos de cualquier clase transportados en los contenedores en virtud de un contrato de transporte. Sin embargo, el equipo y los suministros del buque, incluidos las piezas de respeto y los pertrechos, transportados en contenedores, no se consideran carga.
- C.- **Contenedor:** elemento de equipo de transporte:
- 1.- De carácter permanente y, por tanto, suficientemente resistente para permitir su empleo repetido;
 - 2.- Especialmente ideado para facilitar el transporte de mercancías, por uno o varios modos de transporte, sin manipulación intermedia de la carga;
 - 3.- Construido de manera que pueda sujetarse y/o manipularse fácilmente, con cantoneras para ese fin;
 - 4.- De un tamaño tal que la superficie delimitada por las cuatro esquinas inferiores exteriores sea:
 - a) por lo menos de 14 m² (150 pies²);
 - b) por lo menos de 7 m² (75 pies²), si lleva cantoneras superiores.
- D.- **Contrato de transporte:** contrato en virtud del cual una compañía naviera se compromete a transportar mercancías de un lugar a otro mediante el pago de un flete. El contrato puede figurar explícitamente en un documento o se podrá dar fe de él en documentos como una carta de porte, un conocimiento de embarque o un documento de transporte multimodal.
- E.- **Masa bruta:** suma de la masa de la tara del contenedor y las masas de todos los bultos y elementos de la carga, añadiendo las paletas, la madera de estiba y demás material de embalaje/envasado y de sujeción que se carguen en el contenedor (véase también masa bruta verificada).
- F.- **Bulto:** uno o más elementos de carga atados, embalados o envasados, envueltos, metidos en cajas o en paquetes para su transporte. Entre otros ejemplos de bultos cabe citar los paquetes, las cajas, los artículos embalados/envasados y los envueltos en cartón.
- G.- **Contenedor lleno:** contenedor definido anteriormente, cargado ("rellenado" o "completo") de líquidos, gases, sólidos, bultos y elementos de la carga, como las paletas, la madera de estiba y demás material de embalaje/envasado y de sujeción.
- H.- **Material de embalaje/envasado:** todo material utilizado o que se utilice con los bultos y los elementos de la carga para evitar daños, incluidos entre otros las jaulas, cuñas para la arrumazón, bidones, cajones, cajas, toneles y patines. Esta definición no incluye ningún material que se encuentre en los distintos bultos sellados destinado a proteger el elemento o elementos de la carga en el interior del bulto.

- I.- **Material de sujeción:** toda madera de estiba, trincas y demás equipo utilizado para bloquear, apuntalar y sujetar los elementos de la carga arrumada en un contenedor.
- J.- **Expedidor:** entidad o persona jurídicas mencionada en el conocimiento de embarque o en la carta de porte marítimo o documento de transporte multimodal equivalente (por ejemplo, un conocimiento de embarque "directo") como expedidor y/o la persona que haya concertado (o en cuyo nombre o por cuenta de la cual se haya concertado) un contrato de transporte de mercancías con una compañía naviera.
- K.- **Documento de expedición:** documento que utiliza el expedidor para comunicar la masa bruta verificada del contenedor lleno. Este documento puede incluirse entre las instrucciones del transporte dadas a la compañía naviera o constituir una comunicación aparte (por ejemplo, una declaración en la que se incluya el certificado de peso expedido por un punto de pesaje).
- L.- **Masa de la tara:** masa de un contenedor vacío, que no contiene ningún bulto, elemento de la carga, paleta, madera de estiba ni ningún material de embalaje/envasado ni de sujeción.
- M.- **Masa bruta verificada:** masa bruta total de un contenedor lleno, obtenida mediante uno de los dos métodos de medición de carga.

MARIO MONTEJO ORELLANA
CONTRAALMIRANTE LT
DIRECTOR

DISTRIBUCIÓN:
ÍDEM CUERPO PPAL.

ANEXO "B"

EMPRESAS CERTIFICADAS POR EL INN

A.- Laboratorios de Calibración:

- 1.- IDIC, Laboratorio de Calibración.
- 2.- Calibraciones Industriales S.A., CISA.

B.- Página web/Link: <http://acreditacion.innonline.cl/>.

**MARIO MONTEJO ORELLANA
CONTRAALMIRANTE LT
DIRECTOR**

DISTRIBUCIÓN:
ÍDEM CUERPO PPAL.