

Convenção Solas

Pesagem de Contentores

13 de maio de 2016

Pesagem de Contentores
Convenção SOLAS



Uma questão de (in)segurança

Apesar da Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar (*International Convention for the Safety of Life at Sea* - Convenção SOLAS) estipular que deve ser prestada informação adequada sobre a carga, a fim de possibilitar que o transporte marítimo seja efetuado em segurança, nos últimos anos têm ocorrido numerosos acidentes no mar e em terra atribuídos a contentores com pesos declarados incorretamente.

Assim e com o objetivo de prevenir a ocorrência daquele tipo de acidentes, a Convenção SOLAS foi alterada no sentido de estabelecer um conjunto de obrigações relacionadas com o peso de cada contentor consolidado a ser transportado por via marítima.

Estas obrigações entram em vigor a 1 de julho de 2016, nos 171 Estados Membros e nos 3 Estados Associados.

Quais são as novas obrigações?

- ✓ Identificação da pessoa responsável pela obtenção do peso bruto de cada contentor,
- ✓ Obtenção do peso bruto de cada contentor por métodos definidos,
- ✓ Utilização de instrumentos de pesagem que cumprem as normas de verificação metrológica,
- ✓ Documentação do peso bruto verificado,

- ✓ Apresentação, atempada, do peso bruto verificado de cada contentor à companhia de navegação ou ao comandante do navio ou ao agente de navegação a fim de ser utilizado no plano de carga do navio e
- ✓ Proibição do embarque dos contentores que não tenham o peso bruto verificado.

New operational reality



A verified weight is a condition for loading a packed container onto a ship.



No Verified Weight → No Load

O carregador é responsável pela:

- ✓ Obtenção do peso bruto verificado de cada contentor.
- ✓ Comunicação do peso bruto verificado de cada contentor à companhia de navegação e/ou ao comandante do navio e/ou ao agente de navegação.

O comandante do navio e o terminal portuário:

- ✓ Devem utilizar o peso bruto verificado de cada contentor no plano de carga do navio.
- ✓ Não devem permitir o embarque dos contentores que não tenham o peso bruto verificado.

A Convenção SOLAS obriga a que os contentores sejam pesados, define o responsável pela pesagem (o carregador), mas deixa em aberto o acordo entre as partes relativamente a quem pesa, onde se pesa e quando se pesa.

O carregador pode terceirizar a tarefa de pesar.

Pode estabelecer contrato com empresas que prestam serviços de consolidação de cargas dentro de contentores, com estações de pesagem, com terminais portuários, ou outros, no entanto tal não implica a transferência da responsabilidade legal.

Assim, convém que o carregador, antes de confiar a tarefa da verificação do peso do contentor, tenha a garantia da conformidade do equipamento de pesagem a utilizar e do processo (neste caso depende do método de pesagem a utilizar).

Quem é o carregador?

É a entidade jurídica que vem designada como tal no conhecimento de embarque (*bill of lading*) ou no conhecimento de transporte marítimo (*sea waybill*) ou num documento equivalente de transporte multimodal e/ou que estabeleceu o contrato de transporte com a companhia de navegação.

O que é o peso bruto verificado de um contentor?

É o peso bruto de um contentor ao qual, depois de selado, não é acrescentada qualquer carga. Esse peso é verificado/atestado por uma pessoa devidamente autorizada pelo carregador.

Um peso bruto só é considerado verificado se estiver associado à assinatura eletrónica ou ao nome próprio e apelido, em maiúsculas, da pessoa devidamente autorizada pelo carregador.

Quais são os métodos que podem ser utilizados para obter o peso bruto do contentor?

São dois, o Método 1 e o Método 2.

Em que consiste o Método 1?

Consiste na pesagem do contentor, consolidado e selado, por um instrumento de pesagem que cumpre as normas de verificação metrológica.

Quais os requisitos para a utilização do Método 1?

A utilização de um instrumento de pesagem que cumpre as normas de verificação metrológica.

Os operadores portuários podem prestar o serviço de pesagem?

Os portos e/ou os operadores portuários é que decidem se prestam ou não este tipo de serviço.

A nível internacional a situação é diversa, alguns portos/operadores portuários disponibilizam este serviço e outros não. Inclusive num mesmo país alguns portos/operadores portuários disponibilizam este serviço e outros não.

Em que consiste o Método 2?

Consiste na pesagem, por um instrumento de pesagem que cumpre as normas de verificação metrológica, de cada um dos volumes ou itens de carga incluindo embalagens, paletes, equipamento ou material de acondicionamento, de fixação ou segurança introduzidos no contentor e adição dos pesos obtidos à tara do contentor.

Todo o conteúdo deve ser pesado pelo carregador. Não são permitidos pesos estimados, por isso não devem ser utilizados pesos fornecidos por outros, exceto em circunstâncias muito limitadas.

Em que circunstâncias podem ser utilizados pesos fornecidos por outros?

Um volume ou um item de carga, com selo original e que de modo inequívoco indique na sua superfície o seu peso exato não necessita de ser novamente pesado antes de ser introduzido no contentor.

Por exemplo, se um televisor estiver acondicionado na caixa original selada e o peso bruto estiver aí marcado originalmente, esse peso pode ser considerado exato.

Quais os requisitos para a utilização do Método 2?

- ✓ O recurso a um instrumento de pesagem que cumpre as normas de verificação metrológica para obtenção dos pesos parcelares.
- ✓ A credenciação, a qual será atribuída às entidades que disponham de documentação comprovativa da validação do Método 2, realizada por um laboratório de ensaios acreditado.

Que entidades podem ser credenciadas para utilização do Método 2?

- ✓ Os carregadores e
- ✓ As empresas que prestam serviços de consolidação de cargas dentro de contentores.

Quando é que pode ser obtida a credenciação?

- ✓ A partir da data estipulada no diploma legal que regula esta matéria.

Como proceder se não for possível solicitar a credenciação antes do dia 1 de julho de 2016, por ainda não se dispor da documentação comprovativa da validação do Método 2?

Pode ser solicitada uma credenciação provisória, que tem uma validade limitada, logo após a publicação do diploma legal que regula esta matéria.

Qual é o âmbito da credenciação provisória?

É exclusivamente referente à validação do Método 2, realizada por um laboratório de ensaios acreditado, não abrangendo outros requisitos.

Qual o teor da informação relativa ao peso bruto verificado de cada contentor?

No mínimo é constituída por:

- ✓ Peso bruto do contentor,
- ✓ Código de identificação do contentor,
- ✓ Número do selo aposto no contentor,
- ✓ Método utilizado para a obtenção do peso bruto verificado e
- ✓ Assinatura eletrónica ou nome e apelido em maiúsculas da pessoa que, devidamente autorizada pelo carregador, atestou o peso bruto do contentor.

Está previsto algum modelo de documento a ser utilizado pelo carregador para transmitir a informação relativa ao peso bruto verificado?

Não está previsto, a informação necessária pode ser incluída nas instruções para a companhia de navegação ou pode constituir uma comunicação à parte, podendo ser transmitida por meios eletrónicos. É o que for definido entre as partes.

Qual o prazo para carregador apresentar o peso bruto do contentor ao comandante do navio ou ao agente de navegação?

O prazo é definida pelo comandante do navio ou pelo agente de navegação, evidentemente concertados com o terminal portuário.

O carregador deve ter presente que o prazo é variável.

Quem pode verificar/atestar o peso bruto do contentor ?

Qualquer pessoa, depende da vontade do carregador.

Por exemplo, se o contentor for pesado numa estação de pesagem o carregador pode autorizar que a verificação seja feita por uma pessoa dessa estação.

Outro exemplo, se o contentor é carregado numa empresa de prestação de serviços de consolidação de cargas, o carregador pode autorizar que a verificação seja feita por uma pessoa dessa empresa.

A assinatura eletrónica ou nome e apelido em maiúsculas da pessoa que, devidamente autorizada pelo carregador, atestou o peso bruto do contentor é obrigatória?

É uma obrigação definida na Convenção Solas.

Mas, independentemente da pessoa que verifica o peso, a responsabilidade é sempre do carregador pelo que este terá que ser cauteloso nas autorizações.

O que acontece se um contentor consolidado chegar ao terminal portuário sem o respetivo peso bruto verificado?

Não pode ser embarcado.

Só pode ser embarcado depois do seu peso bruto verificado ser disponibilizado.

Dependendo das relações comerciais estabelecidas, o terminal portuário pode pesar o contentor obtendo, assim, o peso bruto verificado em nome do carregador.

Se um contentor for embarcado num navio com n.º IMO para transbordo noutra porto do mesmo país ou de outro país, por exemplo, se o contentor for embarcado em Barcelona (Espanha) e depois for desembarcado em Sines (Portugal) para transbordo, o peso bruto verificado é observado no porto de Barcelona ou no porto de Sines ou em ambos?

O peso bruto verificado do contentor tem sempre de ser apresentado no porto inicial antes do embarque do contentor num navio com n.º IMO. O peso bruto verificado, inicialmente apresentado, é válido nos outros portos.

Se o contentor consolidado iniciar a viagem marítima antes do dia 1 de julho, sem dispor do respetivo peso bruto verificado, e após transbordo é embarcado num navio com n.º IMO depois de 1 de julho de 2016, pode ser embarcado sem o peso bruto verificado?

Esta questão ainda está a ser discutida a nível internacional.

De acordo que a informação que atualmente se dispõe, a partir do dia 1 de julho um contentor só pode ser embarcado se dispuser do respetivo peso bruto verificado.

As partes da cadeia logística terão de tomar as providências necessárias para a oportuna transmissão e troca de informações sobre o peso verificado de cada contentor, para cumprimento das obrigações regulamentares e tendo presente a necessidade de estabelecer um fluxo eficiente.

Se um contentor é consolidado em Espanha e inicia o transporte marítimo num porto português quais são as exigências a nível do peso bruto verificado?

Esta questão está a ser analisada, dependerá do acordo que resultar entre Estados.

Um contentor que é embarcado numa dado Estado que beneficie de um período de derrogação, para aplicação das novas exigências da Convenção Solas, não necessita de ter o peso bruto verificado?

A derrogação apenas é concedida para o embarque em navios que arvorem a bandeira desse Estado e não o embarque em navios de outros Estados.

Assim, um contentor só não necessita de ter o peso bruto verificado se o transporte marítimo for efetuado exclusivamente em navios que arvorem a bandeira desse Estado.

São admitidas discrepâncias nas pesagens?

No âmbito de fiscalização e contraordenações, podem ser aceites, até um determinado valor, discrepâncias entre o peso bruto de contentor consolidado verificado pelo carregador e o peso bruto desse contentor obtido no terminal portuário ou noutra local definido pelo comandante do navio, pelo agente de navegação ou pela entidade fiscalizadora.

A existência de admissibilidade de discrepâncias, para efeitos de fiscalização, não exonera o carregador da responsabilidade de determinar com precisão o peso bruto verificado do contentor consolidado. Essa precisão decorre da utilização de instrumentos de pesagem que cumprem as normas de verificação metrológica.

E margens de erro?

Os pesos declarados têm de ser os obtidos por pesagem física, não podem ser estimados.

O facto do peso bruto, obtido pelo método 1 ou 2, resultar de equipamentos de pesagem que obedecem aos padrões de precisão e requisitos legais é garantia que as margens de erro nas pesagens não terão significado.

E se ocorrem alterações nos pesos durante o período de tempo entre a pesagem e a entrega do contentor no terminal portuário?

Durante aquele hiato de tempo, que não deverá ser ilimitado, não é de esperar que as eventuais alterações no peso do conteúdo do contentor (por exemplo, devido à evaporação ou humidade) sejam significativas.

O que acontece quando é identificado um erro com significado no peso verificado?

Por questões de segurança, o comandante do navio/companhia de navegação ou o operador do terminal portuário podem tomar as medidas que entendam ser apropriadas para determinar o peso bruto de um contentor, sempre que tenham motivos/indícios que o peso bruto verificado que foi disponibilizado pelo carregador não é credível.

Convenção SOLAS Pesagem de Contentores



Não exceder o peso máximo útil do contentor (*payload*).



Só declarar pesos que sejam obtidos por pesagem em instrumentos que cumpram as normas.



O peso bruto verificado tem de estar documentado.

Até 1 de julho de 2016, as empresas devem preparar-se para as novas disposições, nomeadamente:

- ✓ Rever o procedimento de envio atual, a fim do mesmo se acomodar às novas exigências,
- ✓ Avaliar as opções alternativas de pesagem,
- ✓ Verificar se o equipamento de pesagem é adequado,
- ✓ Modificar disposições contratuais,
- ✓ Adaptar os sistemas de informação e
- ✓ Implementar as mudanças operacionais necessárias.

Convenção SOLAS
Pesagem de Contentores



Convenção SOLAS
Pesagem de Contentores

