

Mesures Preventives en la Gestió de Procediments d'una Consignatària de Vaixells Tramp

Treball Final de Llicenciatura



Facultat de Nàutica de Barcelona
Universitat Politècnica de Catalunya

Treball realitzat per:
Edgar Nin i López

Dirigit per:
Santiago Ordás i Jiménez

Llicenciatura en Nàutica i Transport Marítim

Barcelona, 15/09/2017

Departament de Ciència i Enginyeria Nàutiques



UNIVERSITAT POLITÈCNICA DE CATALUNYA
BARCELONATECH

Facultat de Nàutica de Barcelona

Full de Cortesia



Agraïments

A les meves filles, Laia i Mariona, i especialment a la meva dona, Estela, que des de que ens vam conèixer a la Facultat de Nàutica no ha deixat de recolzar-me en tot moment.

Al professorat de la FNB, ja que gràcies als coneixements adquirits, estic realitzant la meva tasca professional dins el sector marítim.

Gràcies Santi per tota l'ajuda que m'has brindat. Sense el teu suport no hauria pogut ser possible.

A totes aquelles persones amb les que hem compartit coneixements i experiències durant tota la meva trajectòria professional.

Resum

El dia a dia atrafegat de l'agent consignatari de vaixells que tracta amb un ventall molt ampli de feines diverses, procediments i regulacions, agreujat per la poca, inclús nul·la formació o actualització que imparteixen les empreses als seus treballadors, fa que moltes vegades no ens parem a pensar si el que fem, el que signem o el que portem varis anys fent podria tenir repercussions en un futur.

Pels motius esmentats anteriorment, i per l'afany recaptatori que últimament tenen algunes Administracions, neix aquesta proposta de PFC.

Per tant, l'agent consignatari haurà de treballar amb pas ferm, seguint els procediments establerts i recopilant tota una sèrie d'informacions, certificats i documentacions dels diferents operadors amb els que treballa per a poder recolzar la seva feina. Aquestes mesures podrien evitar que uns dies, mesos o anys després de l'estada del vaixell, alguna Administració, Autoritat o alguna de les parts amb qui ha establert contractes puguin demanar-li responsabilitats. És doncs, en aquest moment, quan es veuria obligat a acreditar que ha actuat diligentment.

Aquest PFC vol fer una mirada més profunda a alguns dels processos inherents de la gestió d'escales de vaixells.

Taula de continguts

AGRAÏMENTS	III
RESUM	V
TAULA DE CONTINGUTS	VI
LLISTAT D'IL·LUSTRACIONS	IX
CAPÍTOL 1. INTRODUCCIÓ	1
1.1 REVISIÓ DE PROCEDIMENTS	1
1.1.1 PROCÉS DE VERIFICACIÓ	1
1.2 REVISIÓ DE CONTRACTES	2
CAPÍTOL 2. EL CONTRACTE D'AGÈNCIA	3
2.1 INTRODUCCIÓ, TIPUS I DEFINICIONS	3
2.2 INTERCANVI DE CORREUS	4
2.3 CORREU DE NOMINACIÓ D'AGÈNCIA	4
2.3.1 INSTRUCCIONS ESPECIALS	4
2.3.2 INFORMACIÓ SOBRE L'ARRIBADA DEL VAIXELL	5
2.3.3 CARACTERÍSTIQUES I CERTIFICATS DE LA NAU	5
2.3.4 INSTRUCCIONS/REQUERIMENTS QUE L'AGENT CONSIGNATARI HA DE SEGUIR I/O INFORMAR ABANS DE L'ARRIBADA I DURANT L'ESTADA DEL VAIXELL AL PORT	6
2.3.5 BILLS OF LADING	7
2.3.6 INSTRUCCIONS EN CAS DE DANYS	7
2.3.7 COMPTE D'ESCALA	7
2.3.8 STATEMENT OF FACTS (SOF)	7
2.3.9 INSTRUCCIONS GENERALS	8
2.3.10 REQUERIMENT ESPECIAL	8
2.4 CONTRACTE D'AGÈNCIA D'UN HANDYSIZE	8
2.4.1 INFORMACIÓ I INSTRUCCIONS PRINCIPALS	9
2.4.2 CONFIDENCIALITAT	10
2.4.3 COMUNICACIONS	10
2.4.4 SOL·LICITUD D'ATACADA	10
2.4.5 DESCRIPCIÓ DEL VAIXELL	11
2.4.6-COMUNICACIONS AMB EL VAIXELL	12
2.4.7 PORT SECURITY COSTS	12
2.4.8 NOTICES	12

2.4.9 PLANS D'ESTIBA PROPOSATS	12
2.4.10 CONCENTRATS A GRANEL I ALTRES CÀRREGUES QUE PODEN LIQUAR SEGONS EL CODI MARÍTIM INTERNACIONAL DE CÀRREGUES SÒLIDES A GRANEL (IMSBC) PER EXEMPLE MINERAL DE FERRO / FLUORITA / MINERAL DE NÍQUEL	13
2.4.11 MARPOL ANNEX V, EFECTIU DES DE 1 DE GENER DE 2013	14
2.4.12 DANYS A LA CÀRREGA	15
2.4.13 DANYS REALITZATS PELS ESTIBADORS	15
2.4.14 SERVEI DE REMOLC	15
2.4.15 RELACIÓ DE FETS (SOF)	15
2.4.16 OVERTIME	15
2.4.17 TAXA A LA MERCADERIA ("WHARFAGE")	16
2.4.18 CANVI D'ATRAC ("SHIFTING")	16
2.4.19 TERMES DE CÀRREGA	16
2.4.20 REUNIÓ DE SEGURETAT	16
2.4.21 DESPESES D'ARMADOR	16
2.4.22 COMPTE D'ESCALA	17
2.4.23 DOCUMENTS DE CÀRREGA	17
2.4.24 OPERACIONS PORTUÀRIES	17
2.4.25 CONEIXEMENTS D'EMBARC ("BILLS OF LADING")	17
2.4.26 CARTA D'AUTORITZACIÓ DEL CAPITÀ PER SIGNAR ELS CONEIXEMENTS D'EMBARC	18
2.5 CONCLUSIONS DELS CONTRACTES D'AGÈNCIA	18
<u>CAPÍTOL 3. DOCUMENT ÚNIC D'ESCALA</u>	<u>19</u>
3.1. INTRODUCCIÓ I FONAMENTS	19
3.2 DEFINICIÓ I CONTINGUT DEL DOCUMENT ÚNIC D'ESCALA	19
3.3 ANÀLISI DEL DUE I CONCLUSIÓ	21
<u>CAPÍTOL 4. GESTIÓ DE MERCADERIES PERILLOSES</u>	<u>25</u>
4.1 REGULACIÓ DE LES MERCADERIES PERILLOSES	25
4.1.1 REIAL DECRET 145/1989	25
4.1.2 REIAL DECRET 1593/2010	31
4.2 HAZMAT	32
4.2.1 MANUAL I CONSIDERACIONS DEL HAZMAT	33
<u>CAPÍTOL 5. CONSIDERACIONS SOBRE EL CODI MARÍTIM INTERNACIONAL DE CÀRREGUES SÒLIDES A GRANEL (IMSBC)</u>	<u>37</u>
5.1 ADOPCIÓ DEL CODI MARÍTIM INTERNACIONAL DE CÀRREGUES SÒLIDES A GRANEL	37
5.2 DECLARACIÓ DE L'EMBARCADOR	37
4.4 PROCEDIMENT EN CAS DE PLUJA	40

CAPÍTOL 6. LLIURE PLÀTICA SANITÀRIA	41
6.1 REGLAMENTACIÓ INTERNACIONAL SANITÀRIA, FINALITATS I ACTIVITATS	41
6.2 PROCEDIMENT DE LLIURE PLÀTICA SANITÀRIA	41
CAPÍTOL 7. AUTORITZACIÓ DESPATX DE SORTIDA DE VAIXELL	45
7.1 REGLAMENTACIÓ I FINALITATS	45
7.2 MESURA PREVENTIVA	45
CAPÍTOL 8. SOL·LICITUD D'ESCRITS PER A LA CONCESSIÓ DE VISATS D'ENTRADA A CIUTADANS DE PAÏSOS NO MEMBRES DEL CONVENI SCHENGEN	49
8.1 MESURA PREVENTIVA	49
CAPÍTOL 9. CONCLUSIONS	51
BIBLIOGRAFIA	55
ANNEX 1. INSTRUCCIONS MMPP DE CAPITANIA MARÍTIMA DE BARCELONA	57

Llistat d'Il·lustracions

IL·LUSTRACIÓ 1 – EXEMPLES DE CERTIFICACIONS	1
IL·LUSTRACIÓ 2 – EXEMPLE DE HANDYSIZE	9
IL·LUSTRACIÓ 3 – CHECK DECLARACIÓ DEL CAPITA	22
IL·LUSTRACIÓ 4 – AVIS DECLARACIÓ DEL CAPITA	22
IL·LUSTRACIÓ 5 – MODEL D'AUTORITZACIÓ DE MERCADERIES PERILLOSES	28
IL·LUSTRACIÓ 6 – MODEL D'INSTANCIA DUANA	30
IL·LUSTRACIÓ 7 – CAPÇALERA PORTIC MANIFIESTA	33
IL·LUSTRACIÓ 8 – SELECCIO OPCIONS CARREGA FITXERS	34
IL·LUSTRACIÓ 9 – MODEL HAZMAT D'ARRIBADA.....	35
IL·LUSTRACIÓ 10 – FORMULARI D'INFORMACIO DE CARREGA PER A MERCADERIES SOLIDES A GRANEL.....	39
IL·LUSTRACIÓ 11 – DECLARACIO MARITIMA DE SANITAT	43
IL·LUSTRACIÓ 12 – ANNEX DE LA DECLARACIO MARITIMA DE SANITAT	44
IL·LUSTRACIÓ 13 – EXEMPLE DE DESPATX DE SORTIDA.....	46
IL·LUSTRACIÓ 14 – AUTORITZACIO PER RETENIR RESIDUS A BORD	47
IL·LUSTRACIÓ 15 – MODEL CARTA INVITACIO	49
IL·LUSTRACIÓ A1 – CIRCULAR 100.16 (ANVERS)	58
IL·LUSTRACIÓ A2 – CIRCULAR 100.16 (REVERS)	59
IL·LUSTRACIÓ A3 – CIRCULAR 47.14.....	60

Capítol 1. Introducció

1.1 Revisió de procediments

La majoria d'empreses en general i les empreses consignatàries en particular es regeixen per procediments establerts. Aquests procediments estaran basats en unes normatives i regulacions que anualment s'hauran d'anar revisant per valorar si s'estan realitzant de forma adequada. Aquestes revisions són el que anomenem auditories, de tal manera que si passem aquestes auditories amb la qualificació de favorable l'empresa certificadora en el cas d'auditories externes emetrà un certificat acreditant que acomplim amb la normativa. En el cas d'una auditoria interna serà el responsable d'àrea el que revisarà els procediments per vetllar que s'estiguin acomplint els manuals i no emetrà un certificat sinó un informe d'avaluació.

Els requisits d'aplicació seran els corresponents de les normes ISO 9001:2008 i els seus equivalents, i els establerts en el Manual de Qualitat de l'empresa.



Il·lustració 1. Exemples de certificacions

El manteniment de la certificació quedarà condicionat al compliment d'un programa que inclogui auditories de seguiment i renovació. Seran els departaments d'Operacions de les empreses certificadores, juntament amb les empreses els que establiran aquests programes.

En els propers anys les empreses hauran d'anar actualitzant els seus processos i plans de qualitat als nous requisits establerts en les normes ISO 9001:2015 i ISO 14001:2015.

1.1.1 Procés de verificació

En tot procés de verificació del sistema de gestió haurem de seguir les recomanacions i considerar les no conformitats. Aquestes no conformitats seran els incompliments dels requisits establerts de caràcter legal, dels que habilitin a l'organització a desenvolupar la seva activitat portuària, incompliments de les bones pràctiques o dels del sistema de Gestió de Qualitat. Altres no conformitats poden ser per

l'insuficient control operatiu, o inclús per l'absència d'evidències que permetin la verificació correcta dels procediments.

L'empresa haurà d'establir, implementar i mantenir un o varis procediments per tractar les no conformitats reals i potencials i prendre accions correctives i accions preventives. Els procediments definits requeriran:

- La identificació i correcció de les no conformitats, prenent accions per mitigar els seus impactes.
- La investigació de les no conformitats, determinant les seves causes i prenent accions amb la finalitat de que no es tornin a repetir.
- L'avaluació de la necessitat d'accions per a prevenir les no conformitats i la implementació de les mesures necessàries per prevenir la seva aparició.
- El registre dels resultats de les accions preventives i accions correctives preses, i
- La revisió de l'eficàcia de les accions preventives i accions correctives preses.

1.2 Revisió de contractes

En referència al procediment de revisió de contractes que es puguin subscriure s'hauran de definir les operacions a realitzar, establint les responsabilitats per assegurar que quedin perfectament definits tots els requeriments de cada servei des del punt de vista de la realització, documentació i capacitats.

Alguns dels processos que habitualment es realitzen en una consignatària de vaixells Tramp són els que tractarem a continuació amb la finalitat d'aprofundir en coneixements i mesures preventives que hauríem de tenir en consideració.

Capítol 2. El Contracte d'Agència

2.1 Introducció, tipus i definicions

El contracte d'agència marítima és un document fonamental que regula les funcions, deures i remuneració de l'agent amb el seu principal i a l'inrevés. Antigament la nominació d'agència es podia fer per telèfon, tèlex o fax i les funcions bàsiques d'atenció al vaixell es podien entendre sense necessitat de redactar un contracte formal. Avui en dia trobem diverses maneres d'acomplir el procediment de nominació d'agència que analitzarem seguidament.

Hi ha diferents tipus de contracte d'agència segons el tipus de servei o vaixell que el consignatari vagi a atendre. Per a escales puntuals ("spot") i armadors de vaixell tipus Tramp (no regulars) s'acostuma a fer un contracte per escala. En canvi, per vaixells de línia regular amb operatives o serveis més complexos (vaixells porta cotxes o creuers, per exemple) es fa necessari que en el contracte s'estableixi clarament les funcions i obligacions de l'agent i el seu principal, es contemplin totes les eventualitats de la relació entre les parts i es pactaran per períodes determinats, renovables.

El contracte d'agència serà el resultat d'una negociació entre principal i agent però, si ens centrem en una consignatària de vaixell tipus Tramp, a més a més, ens trobarem amb unes casuístiques diferents en funció de com s'hagi negociat la Pòlissa de Noliejament o Charter Party (en endavant, CP).

Segons el criteri esmentat anteriorment, poden ser de dos tipus:

Owners agent

L'armador escull l'agent al port on recalci el vaixell i podria llençar l'oferta a diferents agents per fer un estudi de mercat i veure quin agent li pot oferir un servei d'agència amb garanties i a bon preu. En aquest cas la part contractant (l'armador o principal) té una força per negociar molt gran i podria arribar a fer una guerra de preus entre les diferents agències que es vulguin endur la nominació. Això és el que ha succeït amb els tràfics de granel líquid, de tankers o químicers on s'ha arribat a remunerar la comissió d'agència a uns preus irrisoris.

Altre opció és que el principal ja tingui establert un contracte d'agència amb un consignatari en concret en aquell port i, per tant, ja tindria les tarifes pactades que s'anirien renovant anualment.

Charterers agent

Si en la negociació de la CP s'indica aquesta consideració, el noliejador o arrendatari del vaixell decideix qui atindrà el vaixell. Aquesta negociació del contracte és tot el contrari que en el cas anterior i l'agent consignatari és el que té la força alhora de negociar perquè ja s'ha decidit en la redacció de la CP que ell farà el servei d'atenció de la nau. Aquest tipus de clàusula s'indica majoritàriament en les CP de vaixells

de granel sòlid, els bulkcarriers i són motivades per la relació de confiança que existeix entre noliejador i consignatari qui normalment dóna un extorn a aquest com a agraïment d'aquest gest. Val a dir, que al noliejador l'afavoreix degut a què el consignatari coneix molt bé els procediments, documents i qüestions operatives cosa que dóna confiança al noliejador, fa que disminueixin els possibles errors i de retruc també es donarà un millor servei al principal.

En les següents línies procedim a analitzar tres casos que es troben habitualment en la contractació dels serveis d'agència en una consignatària de vaixells Tramp avui dia, tenint en compte que el que nomina l'agència és el noliejador.

2.2 Intercanvi de correus

En l'intercanvi de missatges electrònics, en primera instància, quan el noliejador llença una càrrega al mercat i inclús abans de que el vaixell estigui precontractat ("sujetos"), l'armador sol·licita a l'agent consignatari la relació de les despeses que es preveu que el vaixell tindrà en aquell port per carregar/descarregar una quantitat de tones d'un tipus determinat mercaderia amb les condicions pactades ("proforma disbursement account, PDA"). Normalment es demanaran altres informacions com restriccions del moll i terminal, festius propers, densitat de l'aigua, possibilitat de prendre combustible o aigua simultàniament amb l'operativa, i d'altres de caràcter general. Un cop l'armador rep la proposta de preus, que interessa que sigui el més aviat possible, la revisarà i podria sol·licitar informacions addicionals sobre les tarifes i/o negociar algun dels elements indicats. Mentrestant, l'armador anirà recopilant informacions de l'altre o altres ports, les despeses de viatge, etc, per acabar de calcular el preu final del nòlit/Ton que li demanarà al noliejador per a què li cobreixi totes les despeses del viatge. Un cop el vaixell estigui completament tancat ("fully fixed"), procedeixi cap al nostre port i ens faci el pagament de la PDA es pot entendre que ha acceptat els costos, i per tant, ja ens hauria nominat com a agents. Aquesta és la manera menys formal de rebre la nominació, es tracta de realitzar un intercanvi de correus electrònics per demanar informació i finalment, quan es rep el pagament avançat de les despeses portuàries, aquest pagament s'entén com a confirmació final d'acceptació dels serveis de consignatari.

Per aquest tipus de nominació no hi ha cap contracte formal, l'armador no ha enviat cap instrucció sobre el tipus de servei que necessita, i tampoc ha enviat informacions sobre els termes negociats de CP.

El servei d'agència es continuarà realitzant mitjançant les sol·licituds i instruccions que ens puguin anar arribant mitjançant correus electrònics.

2.3 Correu de nominació d'agència

Mitjançant correu de nominació, "Agency Nomination", un cop armador i noliejador han tancat el contracte de transport o pòlissa de noliejament, el vaixell estarà "fully fixed", el principal ens nominarà com a agents per a la càrrega de mercaderia al port d'origen i ens donarà la següent informació i instruccions:

2.3.1 Instruccions especials

En aquest primer apartat es donarà tota la informació referent al viatge que s'ha tancat.

Nom del vaixell

Nom dels noliejadors

Viatge: Origen / Destí

Càrrega: s'indicarà la quantitat, que podrà ser un mínim fins a càrrega completa ("full cargo and complete, FCC") o una quantitat més menys un percentatge pactat. En referència a qui té la capacitat de decidir finalment aquesta quantitat podrà ser de l'armador ("MOLOO: more or less owners option") o a opció del noliejador ("CHOPT: charterers option"). També se'ns donarà informació de si es perillós i pot malmetre el medi ambient i el factor d'estiba.

Laycan: Dates dintre de les quals el vaixell s'ha compromès a arribar.

Port de càrrega: Origen

Ritme de càrrega: quantitat diària de càrrega pactada per dia si no plou ("weather working day of 24 consecutive hours Saturdays, Sundays and Holidays excluded. Friday 1700 hrs to Monday 0800 hrs not to count even if used"), fonamental pels càlculs de planxa del vaixell i fer els càlculs de demores. També s'indicarà si els dissabtes, diumenges i festius estan inclosos en el còmput ("SSHINC: Saturdays, Sundays and Holidays included") o no ("SSHEX: Saturdays, Sundays and Holidays excluded")

Port de descàrrega: Destí sempre a flote ("always afloat")

Ritme de descàrrega: el mateix que en l'apartat anterior de càrrega però en aquest cas serà la quantitat diària de descàrrega pactada per dia si no plou ("weather working day of 24 consecutive hours Saturdays, Sundays and Holidays excluded. Friday 1700 hrs to Monday 0800 hrs not to count even if used"), fonamental pels càlculs de planxa de la nau i fer els càlculs de demores. També s'indicarà si els dissabtes, diumenges i festius estan inclosos en el còmput SSHINC o no SSHEX

Data de la Charter Party

2.3.2 Informació sobre l'arribada del vaixell

En aquest segon apartat s'informarà de l'E.T.A. del vaixell al port si tot va bé i el temps ens ho permet (if agw wp) per poder informar a totes les parts relacionades carregadors/receptors/noliejadors/autoritats.

En base a la informació sobre l'E.T.A. subministrada, l'agent consignatari haurà de respondre amb la previsió d'atrac i d'operativa del vaixell (berthing and loading/discharging prospects) i E.T.D.

2.3.3 Característiques i Certificats de la nau

El principal enviarà la descripció general i diversos certificats del vaixell directament per a la referència del consignatari i enviament a les Autoritats si n'és el cas.

- Ship's particulars
- International Sewage Pollution Prevention Certificate (ISSPPC)
- International Ship Security Certificate (ISSC)
- International Tonnage Certificate (ITC)

- Safety Management Certificate (SMC)

2.3.4 Instruccions/requeriments que l'agent consignatari ha de seguir i/o informar abans de l'arribada i durant l'estada del vaixell al port

Abans de l'arribada

Previsió d'atracada i de càrrega/descàrrega

Ritme diari de càrrega estimat

Demores, en el cas de que hi hagi

"Port line up", informar de la previsió d'arribada i operacions de vaixells per aquell atrac

Nom/posició del moll(s) de càrrega/descàrrega i les seves restriccions

Dades completes de la subagència local si n'és el cas

Telèfons de contacte fóra d'horaris d'oficina de les persones a càrrec

A l'arribada

Dia/hora d'arribada

Hora de pràctic a bord

Hora d'atracada

Número de remolcadors utilitzats

Número de mans d'estiba nombrades

Hora d'inici d'operacions

ETC/ETS

Hora de NOR tendered / accepted

Combustibles a bord (R.O.B.)

Durant l'estada del vaixell a port: el principal demana al seu agent que envii la informació diària de les operacions en una hora en concret, per exemple abans de les 0800 hrs gmt on constin les següents dades:

Quantitat carregada/descarregada el dia anterior

Parades per pluja, en cas de que hi hagi i d'altres parades d'altres tipus

Previsions / mans d'estiba nominades

Actualització de les ETC/ETD

A la finalització

Dia/hora de finalització

Dia/hora de sortida

Hora de pràctic a bord

Número de remolcadors utilitzats

Quantitat final carregada

Combustibles a bord (R.O.B.)

E.T.A. al següent port

2.3.5 Bills of Lading

Cargo condition

El Capità té el dret de posar observacions en els coneixements d'embarc en quant a les condicions amb que ha rebut la càrrega. Si existís inconvenient per afegir aquesta informació al bill of lading (en endavant, BL) es podria incloure al Mate's receipt únicament, però els noliejadors haurien de fer una Carta d'Indemnitat (Letter of Indemnity, LOI) per a què el principal quedi exonerat de responsabilitat.

Signing & Releasing

A petició dels noliejadors, els armadors poden instruir a l'agent a signar els coneixements d'embarc en el seu nom. Els armadors autoritzaran alliberar els BL al port de càrrega un cop s'hagi rebut el 100% del nòlit a la compte indicada pels armadors.

2.3.6 Instruccions en cas de danys

Si n'hi hagués qualsevol dany o pèrdua o sinistre causat pels estibadors al vaixell o als seus equipaments s'ha de comunicar immediatament a l'armador per escrit.

L'agent consignatari també hauria d'enviar ràpidament confirmació de l'acceptació de responsabilitat, per escrit, per la part causant o responsable del dany. Els danys causats al vaixell s'hauran de reparar immediatament per la part responsable i sense demorar el programa o itinerari del vaixell. Alternativament, en cas de que existeixi acord escrit entre responsables, armador i Capità es podrien posposar les reparacions al vaixell. Però, els danys que afectin la classe o la navegabilitat de la nau s'hauran de reparar sense demora per la part responsable abans de la sortida del vaixell.

2.3.7 Compte d'escala

El principal sol·licitarà al consignatari una relació de costos estimada incloent-hi el millor descompte en la comissió d'agència abans de l'arribada del vaixell, proporcionaran els detalls de facturació i demanaran que se'ls hi facturi no més tard d'un mes de la sortida de la nau, si és possible.

2.3.8 Statement of facts (SOF)

La relació de fets haurà d'incloure tota la informació i fets rellevants d'aquesta escala com són: l'arribada i presentació del NOR, l'inici de les operacions de càrrega/descàrrega, els períodes de treball, les interrupcions per mal temps i les aturades (no es farà cap referència a 'rain periods as per meteorological report', aquestes interrupcions per mal temps hauran d'estar ben especificades). El Capità està instruït de no signar cap Statement of Facts que sigui incomplet. Les Còpies del SOF i del NOR hauran de ser enviades per fax a l'armador, immediatament després de la sortida del vaixell. Els

Originals del SOF i del NOR s'enviaran al principal no més tard de set dies després de la sortida del vaixell.

2.3.9 Instruccions generals

Totes les instruccions enviades al Capità per part dels carregadors o receptors es transmetran immediatament a l'armador. Si n'hi hagués alguna instrucció especial també s'haurà de contactar amb el principal per avançat per poder-la aprovar.

De la mateixa manera i per a assegurar unes operacions fluides, el principal subratlla l'atenció de l'agent consignatari en el següent:

-Quan ens confirmi la nominació d'agència, l'agent haurà d'informar del nom i de les dades de contacte de l'oficial de protecció de la instal·lació portuària ("Port Facility Security Officer, PFSO") i nivell de seguretat de la instal·lació, així com de les restriccions que s'hagin de tenir en compte. S'informarà de l'esmentat al Capità del vaixell.

-Si es necessités algun document previ a l'arribada ("prearrival form") omplert pel Capità del vaixell, haurà de ser primer enviat a l'armador i no al Capità directament.

-El procediment habitual del principal és el d'enviar el 80% dels costos de la PDA del vaixell per avançat. L'armador confia de que sigui admès per part del consignatari i en demana confirmació.

-Les despeses petites ("petties") i les despeses de lloguer de cotxe per al transport al vaixell no seran acceptades sense el corresponent rebut d'un tercer. Els justificants realitzats per la pròpia companyia no seran admesos. Per a qualsevol altre despesa d'armador com entrega d'efectiu al Capità ("Cash to Master, CTM") / recanvis / reparacions, etc. s'haurà d'obtenir una autorització prèvia a la realització del servei o entrega de recanvis.

2.3.10 Requeriment especial

En el cas que el vaixell estigui involucrat en una col·lisió, varada, foc, explosió, vessament o algun altre incident marítim que causi pèrdues humanes, danys al vaixell o al moll, pol·lució real o potencial, o avaria d'algun dels sistemes del vaixells necessaris per a la seguretat operacional del vaixell durant el viatge marítim, s'haurà d'informar immediatament als armadors. El text del missatge haurà d'indicar uns detalls breus del dany i/o de l'incident, naturalesa del producte involucrat (càrrega / combustibles / lubricants / llast / aigua de sentines / etc.), quantitat estimada, lloc i data.

2.4 Contracte d'agència d'un handysize

En aquest tercer cas el principal té noliejat per temps el vaixell (time charter, T/C owners). Informa del dia aproximat d'arribada a port de la nau (per exemple: abt June 10, 2017 WOG UCE) per carregar la partida descrita més a baix. Assenyala que l'agent consignatari ha estat escollit com s'instrueix a la C/P i que com a principal ens nominarà, i ens fa saber que hem de seguir les instruccions següents. A més a més, requereix que s'envii la PDA via DA Desk i que properament es rebrà la nominació via aquesta plataforma.



Il·lustració 2. Exemple de Handysize - Mv Tundra

2.4.1 Informació i instruccions principals

Noliejadors

C/P Date

Cargo: Min 27,500 Mts / Max 29,400 Mts in Charterers Option of cargo in Bulk

Port de càrrega

Termes de càrrega: Free In

Port de descàrrega

El principal requereix informació sobre la disponibilitat de la càrrega per embarcar.

L'armador requereix un SOF actualitzat que s'envii diàriament en còpia al Capità. Aquest SOF haurà de ser rebut a l'hora d'obertura de l'oficina del principal, per exemple 0900 hrs de Montreal. Al SOF s'indicarà el número de mans d'estiba, quantitat carregada i romanent ("balance"), dia i hora estimades de finalització d'operacions i sortida. Aquesta informació ha de ser donada diàriament i si el vaixell està esperant atrac haurà d'incloure les previsions d'atracada.

Es donaran els noms, rangs i telèfons de contacte de les persones encarregades de la consignació.

2.4.2 Confidencialitat

L'agent consignatari haurà de tractar els termes d'aquesta nominació, tota la informació i documents proporcionats o que tinguin relació amb aquesta com a documents confidencials. Degut a que és documentació confidencial no es podrà divulgar cap informació sense el consentiment escrit previ de l'armador, exceptuant en la mesura que hagi estat requerit per Llei, procés judicial, Autoritat competent, o per les normes i reglaments en quant a qüestions de seguretat.

Aquesta informació confidencial inclou, però no estarà limitada a:

- Informació subministrada a l'empresa com a Agents, tant sigui per escrit o verbalment, pel principal, els seus agents, subagents, noliejadors, inspectors, tripulació, tècnics, managers, armadors (Head owners) o qualsevol altre part involucrada en el viatge i port en qüestió serà considerada i tractada completament confidencial.
- Qualsevol informació o documentació pertanyent a aquest vaixell i escala no serà divulgada a terceres parts, sota cap circumstància, sense el consentiment escrit del principal
- Per terceres parts s'inclouen qualsevol soci, filial, empresa matriu, participada o qualsevol persona que no estigui directament contractada per aquesta agència.
- L'agència exercirà diligència i protegirà tota la informació i/o documentació que pertanyi a l'escala de la nau en aquell port.

2.4.3 Comunicacions

Durant les nits, caps de setmana i festes, els correus electrònics enviats al principal seran monitoritzats regularment. No s'intentarà contactar mitjançant fax durant aquests períodes. Qualsevol actualització, informe de posició o rutinari serà enviat per correu electrònic i subratllen que en cas d'urgència durant aquest períodes on sigui necessària l'atenció immediata del principal, a més a més de ser reportat per correu electrònic, es trucarà seguidament als mòbils fóra d'hores de l'operador del vaixell.

En totes les comunicacions s'indicarà el nom del vaixell i número de viatge en el assumpte del correu per a referenciar la correspondència i facilitar l'arxiu i la recuperació.

Altrament, tots els documents electrònics en adjunt que s'enviïn a les dependències de l'armador hauran de ser en format .PDF d'Adobe.

El consignatari haurà de tenir ben present que el vaixell està operat per un T/C owner que pertany a un grup d'empreses. Per tant, s'assegurarà que tota la correspondència, factures, comprovants, etc. són dirigides correctament. Qualsevol factura que no estigui en concordança amb l'esmentat anteriorment podrà ésser retornada per a la seva revisió.

2.4.4 Sol·licitud d'atracada

Degut a l'existència d'una Pòlissa Noliejament que defineix la legalitat i d'altres obligacions entre el noliejador i l'armador, en el cas que es requereixi signar la sol·licitud d'atracada en nom o representació del Capità, s'haurà de signar amb la següent clàusula: "sense perjudici dels termes i condicions de la Pòlissa de Noliejament incloent-hi la seva Llei i la clàusula d'arbitratge" ("without prejudice to the terms and conditions of the charter party including its law and arbitration clause"). De la mateixa manera, en

el cas que es requereixi al Capità signar aquesta sol·licitud d'atracament ens haurem d'assegurar que abans de presentar el document, el Capità ha afegit la clàusula esmentada.

2.4.5 Descripció del vaixell

Vessel details

Name
Built
Flag
Classification society

Main details

Type: Bulkcarrier
DWT: 30810
LOA (m): 185
Beam (m): 23.7
Draft SW S/W/T: 10.4/0/0
GT / NT: 19814/10208
Panama GT / NT: 0/0
Suez GT / NT: 0/0
Geared: 3 x 30 MT
Molded depth (m): 14.6
Lloyds/IMO no

Communication

Call sign
Satellite phone 1: +870-XXXXXXXX
Satellite fax: +870-XXXXXXXX
E-mail

Dry

HOLD1: 4,662.8
HOLD2: 7,675.2
HOLD3: 7,400.4
HOLD4: 6,241.6
HOLD5: 7,397.2

HOLD6:	5,257.7
No. Of holds:	6
No. Of hatches:	6

2.4.6-Comunicacions amb el vaixell

En totes les comunicacions que es mantinguin amb el Capità haurà d'estar en còpia l'armador. Es recalca que quan s'envien correus al vaixell, el temps de transmissió es cobra per minuts. Depenent de la disponibilitat de recepció, els arxius adjunts pesats poden causar importants despeses en el temps de transmissió. Per tant, es fa imperatiu que només s'enviïn els documents adjunts importants al vaixell, i quan s'enviïn, que es faci en un arxiu comprimit en format .zip o .rar. Si en algun moment tenim problemes per comunicar amb el vaixell o per enviar-li documents s'haurà de contactar immediatament amb l'armador per enviar-li.

2.4.7 Port Security costs

La C/P incorpora la clàusula d'ISPS on, en la seva secció D, es llegeix següentment:

"Notwithstanding anything to the contrary provided in this charter party, any additional costs or expenses whatsoever solely arising out of or related to security regulations or measures required by the port facility or any relevant authority in accordance with the ISPS code, including, but not limited to security guards, launch services, tug escorts, port security fees or taxes and inspections, shall be for the charterers' account, unless such costs or expenses result solely from the owners' negligence. All measures required by the owners to comply with the ship security plans shall be for owners' account."

Per tant, qualsevol cost que pugui carregar l'Autoritat Portuària en concepte de seguretat serà per compte dels noliejadors o dels carregadors. Urgentment haurem de comprovar amb els carregadors que pagaran aquests costos, en el cas de que els carregadors rebutgin pagar-ho s'haurà d'avisar immediatament al principal per permetre tractar el tema amb els noliejadors del viatge. En el cas de que s'emeti aquesta Factura de Seguretat, l'agent consignatari en demanarà una còpia immediatament a la sortida del vaixell i haurà d'enviar una còpia escanejada urgentment a l'armador que permeti facturar la mateixa als noliejadors.

2.4.8 Notices

El Capità ha estat instruït de mantenir l'agent consignatari ben informat sobre l'ETA de la nau. Per tant, aquest agent haurà de mantenir degudament informat als noliejadors i carregadors pel que fa referència a l'ETA/ETC/ETD i proporcionar els informes diàriament. En el cas que l'agent no conegui els detalls de contacte de les persones encarregades dintre de les organitzacions dels noliejadors i/o carregadors per mantenir-los informats, haurà d'avisar a l'armador per a que li remeti aquesta informació.

2.4.9 Plans d'estiba proposats

En base a Min/Max 27,500 Mts

Hold 1: 3700 Mts

Hold 2: 6000 Mts

Hold 3: 7000 Mts

Hold 4: Empty

Hold 5: 6800 Mts

Hold 6: 4000 Mts

Calat de sortida 9,97 m SW

En base a Max Cargo 29,400 Mts

Hold 1: 4000 Mts

Hold 2: 6370 Mts

Hold 3: 6500 Mts

Hold 4: 1480 Mts

Hold 5: 7050 Mts

Hold 6: 4000 Mts

Calat de sortida 10,30 SW

*All about, subject to actual SF, trim & deflection

2.4.10 Concentrats a granel i altres càrregues que poden liquar segons el Codi Marítim Internacional de Càrregues Sòlides a Granel (IMSBC) per exemple mineral de ferro / fluorita / mineral de níquel

L'agent consignatari haurà de saber i informar als estibadors que, segons el codi IMSBC, la càrrega haurà d'estar ben arrumada/estibada de tal manera que assegurí que la diferència d'alçada entre els pics i les valls no excedeix el 5% de la mànega del vaixell i que la càrrega s'inclina uniformement des dels límits de la tapa fins les mampares i no romanen superfícies tallants que puguin col·lapsar durant el viatge, particularment en els vaixells de 100 M de LOA o més petits.

Degut a que la densitat de la càrrega d'aquestes mercaderies és extremadament alta, la part superior dels tancs pot patir excessiva pressió llevat que la càrrega estigui uniformement estesa sobre aquesta part superior i faci que la distribució del pes sigui igualitària. S'ha de prestar la deguda atenció que assegurí que la part superior dels tancs no estigui sobrecarregada durant la càrrega i el viatge perquè s'ha apilat la càrrega de forma desigual.

Als carregadors també se'ls requereix que proporcionin la següent informació per escrit, segons el codi IMSBC en la seva Regla 2, una declaració de càrrega o fitxa de producte ("Material Safety Data Sheet MSDS")

El carregador ha de proporcionar al capità o al seu representant la informació de la càrrega amb suficient antelació a l'embarcament, que permeti prendre les precaucions que siguin necessàries per a estibar-la adequadament i es puguin transportar de forma segura. Aquesta informació serà rebuda mitjançant els documents pertinents abans de carregar-la a bord del vaixell.

Un test que determini el Límit d'humitat transportable ("Transportable Moisture Limit TML") de les càrregues sòlides a granel haurà de portar-se a terme dintre dels sis mesos anteriors de la data de càrrega.

El TML és el límit màxim de contingut d'humitat d'una càrrega que es considera segur per al transport. No obstant aquesta disposició, en els casos que la composició o característiques de la càrrega puguin haver variat per alguna raó, un nou test de TML s'haurà de fer si existeixen motius suficients que justifiquin que aquesta variació s'hagi pogut produir.

El mostreig i l'anàlisi del contingut d'humitat s'ha de realitzar el més proper a la data de càrrega possible. En el cas que hi hagi hagut importants pluges o neu entre el moment d'anàlisi i la data de càrrega, s'hauran de fer tests de comprovació que assegurin que el contingut d'humitat és més baix que el TML. L'interval entre que es prenen mostres, es fa l'anàlisi i es produeix l'embarcament mai haurà de ser superior a set dies.

El consignatari haurà d'obtenir la MSDS el més aviat possible, enviar-li al Capità i a l'armador i confirmar que els carregadors compleixen amb la regulació indicada i els hi proporcionaran els certificats corresponents. Els clubs de P&I han emès advertències molt estrictes en el transport d'aquest tipus de càrregues degut als nombrosos accidents i víctimes.

2.4.11 Marpol Annex V, efectiu des de 1 de gener de 2013

Com indicat en les directrius del 2012 paràgraf 3.4, les càrregues sòlides a granel han de ser classificades i declarades com a perjudicials o no perjudicials amb el medi ambient marí pel carregador. La informació de si és perjudicial amb el medi marí o no s'ha d'incloure a la informació requerida en la secció 4.2. del Codi Marítim Internacional de Càrregues Sòlides a Granel. A la pràctica, no es permetrà descarregar cap residu de la càrrega en el medi marí si la mercaderia ha estat classificada com a perjudicial.

Aquests residus de càrrega no inclouran cap substància classificada com a perjudicial del medi ambient marí prenent en consideració les directrius desenvolupades per l'Organització Marítima Internacional (IMO). Entre l'1 de gener de 2013 i el 31 de desembre de 2014, mentre els carregadors estaven adquirint les dades suficients i fiables de la carcinogènesi, mutagènesi, toxicitat reproductiva o exposició repetitiva a toxicitats orgàniques específiques, les administracions havien d'acceptar les classificacions provisionals de les càrregues sòlides a granel que estaven basades amb els criteris de les directrius del 2012 contingudes en els paràgrafs 3.2.1, 3.2.2 i 3.2.7 següents:

- Dades sobre la toxicitat aquàtica aguda i/o
- Dades sobre la toxicitat aquàtica crònica i/o
- Dades sobre el contingut de polímers sintètics, goma, plàstic o matèria prima plàstica de les càrregues sòlides a granel

En base a l'indicat anteriorment, l'armador sol·licitarà que li sigui enviat el més aviat possible i indubtablement abans del començament de la càrrega una MSDS que incorpori aquesta informació o una carta dels carregadors / fabricants del producte.

2.4.12 Danys a la càrrega

En el cas de que la mercaderia hagi sofert algun dany, l'agent consignatari haurà d'informar immediatament per correu electrònic i farà una trucada de seguiment a l'operador del vaixell per a què es pugui nominar un inspector que determini l'abast dels danys de la mateixa.

2.4.13 Danys realitzats pels estibadors

L'agent consignatari s'assegurarà que ha informat a la part causant el més aviat possible, fent-los responsables i avisarà immediatament per correu electrònic a l'armador per a què puguin prendre les accions apropiades. En el cas que el dany sigui seriós i/o afecti a la navegabilitat del vaixell, el consignatari avisarà per telèfon a l'armador, especialment quan el vaixell estigui treballant en un àrea on hi hagi una diferència horària important. En el cas que els danys produïts pels estibadors siguin reparats a port, l'agent s'assegurarà que els estibadors o l'empresa encarregada de reparar el dany signin i segellin un document del Capità declarant que els danys han estat reparats de conformitat amb les indicacions fetes pel Capità. Una còpia d'aquest document serà remesa a l'armador el més aviat possible.

2.4.14 Servei de remolc

En el cas que el vaixell estigui equipat amb hèlix de maniobra, l'agent consignatari s'assegurarà de que el nombre de remolcadors que s'utilitzin, si n'és el cas, s'ajusti a aquesta consideració. El consignatari informarà de quina és la pràctica normal al port per als vaixells equipats amb hèlix de maniobra.

2.4.15 Relació de fets (SOF)

El Capità signarà el la relació de fets ("statement of facts" en endavant, SOF) segons el temps realitzats de la càrrega que li hagi proporcionat l'agent, podrà fer les reserves que consideri oportunes si el SOF és incorrecte. L'agent s'assegurarà que ha preparat un adequat SOF que inclogui el número de mans i bodegues treballades cada dia i si s'utilitzen les grues de terra o les pròpies del vaixell. En el cas de que el vaixell arribi i estigui esperant atrac, l'agent haurà d'indicar el nom del vaixell que estigui ocupant el seu lloc. No s'acceptarà cap observació al SOF del caire "weather conditions as observed by meteorological office". Les condicions meteorològiques que realment interrompin les operacions d'estiba hauran de ser indicades al SOF. Si es dona la circumstància que el vaixell està fondejat a l'espera d'atrac, només s'indicaran al SOF les condicions meteorològiques que interrompin les operacions quan el vaixell estigui atracat. Sempre que hi hagi dos o més noliejadors involucrats en el mateix vaixell, es requeriran diferents SOF per a cadascun dels noliejadors.

2.4.16 Overtime

El treball fóra d'hores anirà per compte de la part que l'hagi ordenat. L'overtime que hagi estat demanat per part de l'Autoritat Portuària sempre se n'haurà de fer càrrec els noliejadors i/o carregadors.

Els armadors requeriran que s'indiquin les hores normals de feina en el port / moll i els costos de fóra d'hores per ma diària nocturna, de dissabte, diumenge i festius.

2.4.17 Taxa a la mercaderia (“wharfage”)

Els noliejadors hauran de fer-se càrrec de qualsevol impost o taxa a la mercaderia que pugui esdevenir en aquest port.

2.4.18 Canvi d'atrac (“shifting”)

Els noliejadors tenen el dret de canviar el vaixell a un altre moll o a fondeig però totes les despeses degudes a aquest canvi aniran pel seu compte. Tot el temps per fer el canvi entre molls i/o àrees de fondeig comptarà com a temps de planxa.

2.4.19 Termes de càrrega

Pel fet de que les operacions de càrrega han estat contractades en FIO terms, serà necessari que el vaixell doni l'avis de disponibilitat (NOR) a l'arribada. Si fos el cas que el moll d'atrac estigui ocupat o no disponible, o si el vaixell per alguna altra raó no pot procedir directament al moll, el NOR serà presentat en la posició i el temps de primera arribada. El consignatari haurà d'avisar de les condicions de l'arribada del vaixell el més aviat possible. Una còpia del NOR acceptat serà enviada a l'armador tan bon punt es pugui.

2.4.20 Reunió de seguretat

L'agent consignatari vetllarà per a què l'oficial de seguretat dels estibadors pugui a bord immediatament després de l'arribada de la nau per comentar el programa del vaixell i les qüestions de seguretat amb el Capità. El “checklist” de seguretat de la IMO serà completat i signat pel Capità i per l'oficial de seguretat de la terminal (“Port Facility Security Officer PFSO”). El nom complet de la persona designada i el seu càrrec serà degudament indicat sota la seva signatura. Serà la responsabilitat dels estibadors assegurar-se que la persona encarregada entrega el “checklist” als seus companys durant els canvis de mà portuària. Una còpia del “checklist” degudament signat s'enviarà a l'armador tant bon punt sigui possible després de l'arribada del vaixell.

2.4.21 Despeses d'armador

El noliejador per temps només acceptarà la quantitat de Usd 1,000.00 com a despeses d'armador durant l'estància del vaixell a moll. En el cas que el vaixell demani més serveis com a despeses d'armador, s'haurà d'enviar un correu electrònic per a acceptar-ho. Una relació de les despeses d'armador s'haurà d'enviar al noliejador per temps a la sortida del vaixell. L'agent s'assegurarà d'enviar per duplicat una factura per compte de l'armador. També s'assegurarà que tots els serveis demanats pel Capità són degudament signats i segellats per ell, en cas de que no es faci, aquests serveis no seran abonats.

Qualsevol sol·licitud feta per l'armador pel que respecte a aquestes despeses, atenció del vaixell, canvi de tripulants o qualsevol altre servei serà atès immediatament. Es copiarà al noliejador en tots els intercanvis de missatges que es mantinguin amb l'armador.

2.4.22 Compte d'escala

L'agent consignatari enviarà la proforma de compte d'escala (en endavant, PDA) per correu electrònic per a què permeti fer el pagament abans de l'arribada de la nau.

Respecte a la compte d'escala final (en endavant, FDA), l'agent s'assegurarà que totes les factures incloses estan numerades individualment i que estan referenciades al resum de facturació amb una descripció de cada factura en anglès.

L'armador no acceptarà la compte d'escala definitiva per correu electrònic, llevat que els rebuts i les factures siguin a color. En el cas que l'agent pugui acomplir amb l'anteriorment indicat s'enviarà la FDA a la adreça de correu del principal.

2.4.23 Documents de càrrega

Tots els documents de la càrrega seran enviats per correu a l'adreça de l'armador dintre dels 3 dies posteriors a la sortida del vaixell. Còpia electrònica dels mateixos serà enviada per correu electrònic tan bon punt sigui possible després de la sortida del vaixell en format .pdf. Els documents també hauran ser enviats al port de descàrrega el més aviat possible.

2.4.24 Operacions portuàries

Un cop el vaixell hagi arribat a port, l'agent enviarà tots els detalls (temps d'arribada / combustibles d'abord (ROB) / hora d'inici d'operacions / etc.) i, diàriament, mantindrà degudament informat al noliejador de la producció realitzada, de les operacions d'estiba incloent-hi el moviment de tapes, del romanent de càrrega que falta i de les previsions de sortida.

2.4.25 Coneixements d'Embarc ("Bills of Lading")

L'agent no podrà alliberar els BLs Originals (en endavant, OBLs) sense tenir autorització escrita prèvia per part dels noliejadors. S'enviarà un esborrany de BL per correu electrònic amb suficient temps d'anticipació de la sortida del vaixell per evitar disputes d'última hora i possibles retards de la sortida de la nau.

En el cas que s'utilitzin BLs CONGEN s'utilitzarà la versió de 1994. L'agent s'assegurarà que els OBLs estan endossats com "1st Original, 2nd Original, 3rd Original and Non-Negotiable" respectivament o que a la casella on s'indica "Number of Originals" s'insereixi "1 of 3, 2 of 3 and 3 of 3" respectivament.

L'agent avisarà immediatament si hi ha la intenció d'embarcar un OBL a bord del vaixell sota la responsabilitat del Capità, de tal manera que es pugui discutir amb els noliejadors per viatge per a què s'autoritzi portar un BL a bord. A l'OBL que vagi acompanyant al vaixell s'haurà d'inserir la següent anotació:

"Quote

One original Bill of Lading retained on board against which delivery of the cargo may properly be made on instructions received from the shippers / charterers. The Bill(s) of Lading to be endorsed by receivers or by agents on behalf of receivers, by written authority, and returned to the Master prior commencement of discharge.

Un-quote”

2.4.26 Carta d'autorització del Capità per signar els Coneixements d'Embarc

Sempre que a l'agent consignatari li sigui requerit signar els OBLs, s'haurà d'obtenir una carta d'autorització per signar els OBLs a l'arribada i còpia de la mateixa serà enviada als noliejadors per a la seva aprovació. Aquests OBLs seran signats i segellats “As Agents, for and on Behalf of the Master, by Written Authority”.

2.5 Conclusions dels contractes d'agència

Després del relacionat en els tres tipus de contractes anteriorment citats es pot dilucidar els diferents graus de responsabilitat que l'agent consignatari adquireix en cada nominació. És a dir, en aquests casos existiria un grau d'exigència major que podria ser directament proporcional a la grandària del vaixell, al grau de procediments establerts de la companyia armadora o d'altres tipus com podrien ser la bandera del vaixell o la societat de classificació que l'audita.

Però l'indicat anteriorment no és taxatiu, en ocasions la nominació d'agència d'un “handy” podria ser tractada com el primer cas.

En tots els casos els consignataris hauran de rebre els fons de la PDA per avançat, sempre abans de la sortida del vaixell i per la quantitat del 100% de la mateixa com a mesura preventiva. Alguns consignataris inclús demanen aquests fons abans de l'arribada del vaixell. Si es donés el cas que no s'han rebut i sospitéssim de la mala fe de l'armador, l'agent consignatari tindria la potestat de denegar la sortida del vaixell, com a mesura de pressió, no entregant el “Ship's Clearance” i avisant a les Autoritats Marítimes de que no deixin sortir al vaixell. Aquest seria un cas extrem en el qual hauríem d'argumentar a les Autoritats que les factures que, com a consignataris, som subjectes de pagament, no podrien ser liquidades si no s'ha rebut la transferència amb l'import sol·licitat de l'armador del vaixell en qüestió.

Els consignataris que acceptin que els armadors els hi enviïn el 80% de l'import de la PDA o d'altres percentatges serà perquè tenen una relació habitual.

Capítol 3. Document Únic d'Escala

3.1. Introducció i fonaments

Mitjançant l'Ordre FOM/1194/2011, de 29 d'abril, s'estableix el procediment integrat d'escales de vaixells als ports d'interès que s'integra en un únic procediment la tramitació dels documents que han de presentar els Agents Consignataris de vaixells civils davant de les Autoritats Portuàries i les Capitànies Marítimes per a la petició d'escala i despatx del vaixell. Aquesta integració es realitza a través del número d'escala que ja va servir per coordinar l'Administració Duanera i Portuària en relació amb els tràmits duaners de les mercaderies.

La finalitat del procediment integrat d'escala de vaixells (PIDE) és la de conjuminar de forma endreçada els procediments de sol·licitud d'escala, assignació d'atracada, despatx de vaixells, així com la de regular la informació i la gestió del Document Únic d'Escala (en endavant, DUE).

Els organismes competents que gestionen les escales són la Capitania Marítima amb competències sobre el tràfic, protecció i seguretat marítima en aigües espanyoles i la Autoritat Portuària com a l'entitat gestora de l'espai i les aigües del port. Aquests organismes han regulat la implementació local del procediment integrat d'escales al Port de Barcelona, detallant les singularitats pròpies i per altra banda, han desenvolupat el funcionament de la finestra única de l'Autoritat Portuària de Barcelona per a la recepció del DUE i de la seva documentació annexa, de conformitat amb la mencionada Ordre FOM/1194/2011.

L'agent consignatari, com a representant de l'armador o companyia naviliera, serà l'encarregat de facilitar aquesta informació.

Aquesta Ordre FOM/1194/2011 obliga a que la presentació del document únic d'escala i l'acceptació per part de les Autoritats Portuàries i Capitànies Marítimes es realitzi telemàticament mitjançant la transmissió electrònica de dades (en endavant, EDI), mitjançant missatges normalitzats segons el sistema implantat al port de Barcelona i basats en les guies d'usuari de missatges BERMAN i APERAK.

3.2 Definició i contingut del Document Únic d'Escala

Document, formalitzat mitjançant la transmissió electrònica de dades, que presentada davant la Finestreta Única, conté les dades necessàries per permetre a les Administracions Marítima i Portuària gestionar l'entrada, estància i sortida del vaixell del port i facilitar a la resta d'Administracions i Autoritats, amb competències relacionades amb l'escala del vaixell, la informació que correspongui. Aquest document està integrat pel document principal, així com els apèndix que es considerin.

En el moment que l'Autoritat Portuària rep la sol·licitud d'escala i la informació inclosa dins del DUE mitjançant el missatge EDI que li ha enviat l'agent consignatari, aquesta Administració serà l'encarregada de distribuir-la a la resta d'Autoritats.

El contingut del DUE és el següent:

1. Port de recalada i al que correspon el DUE
2. Consignatari o declarant (Nom i NIF)
3. Companyia naviliera o armador
4. Vaixell (Nom, Bandera, Número IMO, GT i LOA)
5. Indicador de si és afecta a navegació internacional (s/n)
6. Port anterior i port posterior
7. Data i hora estimada d'arribada (ETA)
8. Data i hora estimada de sortida (ETD)
9. Nom del Capità a l'entrada
10. Número de tripulants a l'entrada
11. Indicador de si porta o no passatge a l'entrada i número en cas afirmatiu.
12. Indicador de si porta o no polissons a l'entrada i número en cas afirmatiu.
13. Indicació de si transporta càrrega comercial de fuel pesat, quitrà, betum asfàltic o petroli cru pesat (s/n)
14. Informació sobre mercaderies perilloses. Informació sobre el trànsit de matèries regulades pel Reial Decret 230/98 i el Reial Decret 563/2010, i en cas afirmatiu, sobre l'existència de l'autorització pertinent.

De la fitxa tècnica del vaixell:

15. Senyal distintiu o indicatiu de trucada
16. Indicador de casc únic (s/n)
17. Indicador de casc únic amb SBT (s/n)
18. Indicador de si el vaixell està subjecte a inspecció ampliada del MOU (s/n)
19. De la fitxa tècnica del vaixell: data i port de l'última inspecció MOU ampliada
20. Descripció general de la càrrega
21. Condicions dels tancs de càrrega (plens, buits, inertitzats)
22. Condicions dels tancs de llast (plens, buits, inertitzats)
23. Volum de la càrrega
24. Reconeixements i inspeccions obligatòries i tasques de manteniment i reparació previstes.

25. Detalls sobre l'estada del vaixell (hora i data d'inici de l'ocupació i desocupació de l'atraca o fondeig, calat màxim a l'arribada i a la sortida, activitat)
26. Detalls sobre les operacions de tràfic mercantil (tipus d'operació, passatge/càrrega, tipus d'unitat, quantitat, companyia estibadora, data i hora d'inici i final de les operacions de càrrega i descàrrega).
27. Fitxa tècnica del vaixell amb la resta de dades de la mateixa. La fitxa tècnica és obligatòria enviar-la la primera vegada que un vaixell demana l'entrada al port de Barcelona, quan hi hagi algun canvi en alguna de les dades que es demanen o quan es canvia de consignatari. En qualsevol d'aquests casos hauran d'enviar-se totes les dades de la fitxa tècnica.
28. Informació de protecció. La informació bàsica corresponent al ISPS serà condició necessària per a que l'Autoritat Portuària emeti la confirmació de l'escala. Aquesta informació bàsica és la que es detalla a continuació:
 - Certificat de protecció no caducat (disponible a bord)
 - Nivell de Protecció (1,2,3)
 - Mesures de protecció adoptades en les 10 últimes instal·lacions portuàries
 - S'han seguit els procediments de seguretat adequats

Un cop l'Autoritat Portuària accepta la petició del consignatari s'assigna un número d'escala que es notificarà al consignatari, així mateix l'Autoritat Portuària enviarà electrònicament a l'organisme públic de Puertos del Estado. Puertos del Estado remetrà amb caràcter immediat, també per medis telemàtics, a la Direcció General de la Marina Mercante tota la informació rebuda. De la mateixa manera, Puertos del Estado remetrà a la EMSA, mitjançant el sistema "SafeSeaNet", la informació corresponent dels vaixells de pavelló estranger i que puguin ser objecte d'una inspecció ampliada del MOU.

3.3 Anàlisi del DUE i conclusió

L'agent consignatari ha de crear el DUE des dels documents sol·licitats al Capità abans de l'arribada del vaixell ("prearivals") i en el moment que està demanant l'escala es troba la següent petició per part del programa Portic Manifiesta (veure Il·lustració 3 i Il·lustració 4).

II-lustració 3. Check Declaració del Capità – Aplicació Portic Manifiesta

Un cop li donem al *check de Declaración del Capitán* que es veu en la imatge anterior s'obre el següent diàleg.

II-lustració 4. Avis Declaració del Capità - Aplicació Portic Manifiesta

Que es trasllada literalment al següent text:

“El Consignatario/Declarante MANIFIESTA que en su poder obra copia en la que el Capitán ha declarado que es cierta la lista de tripulantes y que todos los Certificados y documentos que deben existir a bordo en cumplimiento de los Convenios SOLAS 74/78, MARPOL 73/78, Memorándum de Entendimiento para el Control del Estado del Puerto (MOU-PSC), y los demás Certificados y documentos que puedan ser exigidos legalmente en función del tipo o clase de buque se encuentran a bordo y en vigor y su validez se extiende, como mínimo hasta la fecha de llegada al próximo puerto de destino; estos documentos y certificados, al igual que dicha declaración estarán a disposición de la Autoridad Marítima, en cualquier momento en que sean requeridos; además, en ésta declaración el Capitán se compromete a no efectuar tráfico no autorizado por la Administración Marítima Española de acuerdo con la legislación vigente. En caso contrario, el Consignatario SE COMPROMETE a recabar la documentación anterior durante la escala del buque en Puerto.”

Aquesta declaració que requereix el DUE per part de l'agent consignatari, implica una responsabilitat que no li pertoca i, malauradament, les informacions que reben els consignataris sovint no són complertes i/o totalment acurades. Degut a que la veracitat i exactitud de la informació transmesa a les Autoritats és responsabilitat del declarant, el consignatari haurà d'estar segur de que el que envia a aquestes és cert o com a mínim que la informació que ha enviat el Capità s'ha traslladat amb diligència i de forma acurada.

En aquest cas, com a mesura preventiva l'agent consignatari hauria de demanar a tots els vaixells sota la seva consignació un document que confirmi l'indicat en aquesta declaració abans de l'arribada del vaixell.

Per exemple s'hauria de fer constar en la Declaració General del Capità el següent paràgraf:

"All international ship's certificates and documents that have to be on board in compliance with SOLAS 74/78, MARPOL 73/78, MOU PSC rules and other compulsory certificates according to the type of the vessel, are in force and truly on board, and they will not expire, at least until arrival to next port."

Capítol 4. Gestió de mercaderies perilloses

4.1 Regulació de les mercaderies perilloses

Diverses reglamentacions internacionals regulen aquest tipus de mercaderies pel risc inherent que tenen. En primer lloc el Conveni Internacional per a la Seguretat de la Vida Humana al Mar de 1974, esmenat en el seu Protocol de 1978 i les seves normes d'aplicació anomenades SOLAS 74/78, es troba en el capítol VII la regulació del transport de mercaderies perilloses per via marítima. És també d'obligat compliment el Codi Internacional Marítim de Mercaderies Perilloses (Codi IMDG) de la IMO, pels vaixells nacionals o estrangers que carreguin o descarreguin mercaderies perilloses als ports espanyols. De la mateixa forma els Codis ADR i TPC, i els RID i TPF regulen el transport internacional i nacional de mercaderies perilloses per carretera i per ferrocarril, respectivament.

Dintre de l'àmbit espanyol, l'Ordre Ministerial de 10 de juny del 1983 inclou el mencionat capítol VII del SOLAS 74/78 i el Reial Decret 145/1989 de 20 de gener constitueix la normativa per la qual s'aprova el Reglament Nacional d'Admissió, Manipulació i Emmagatzematge de les Mercaderies Perilloses als Ports. Els motius principals per a la creació d'aquesta normativa van ser l'increment substancial d'aquests tipus de mercaderies que varen tenir en la dècada dels 80 i degut als nous progressos tècnics i la diversitat de mercaderies perilloses que varen ser i actualment són objecte del transport marítim.

4.1.1 Reial Decret 145/1989

Aquest Reial Decret requereix que l'agent consignatari d'un vaixell que transporti mercaderies perilloses per la descàrrega o en trànsit sol·liciti autorització d'entrada a port amb anterioritat a l'arribada del vaixell. i en el seu article 13 es llegeix:

Article 13. Sol·licitud d'admissió/notificació

L'article 13 esmentat es transcriu directament en les següents línies [10]:

"13.1 Admisión-No se admitirán en la zona terrestre portuaria mercancías peligrosas sin la autorización previa y escrita del Director del puerto. El cargador o consignatario solicitará al Director del puerto la admisión en documento en cuadruplicado, con cuarenta y ocho horas de antelación de la llegada a puerto de las mismas. Dichos documentos irán acompañados de la información que se cita en el artículo siguiente."

La instrucció de que el document es presentarà per quadruplicat es troba totalment obsoleta, perquè ja fa uns anys que no es presenten les sol·licituds de mercaderies perilloses (en endavant, MMPP) en paper, si no per via telemàtica. Actualment aquesta consideració es podria interpretar com que la

informació continguda en la sol·licitud d'admissió i notificació serà remesa a tots els departaments de les diferents administracions marítimes que siguin subjectes de revisar-la i autoritzar-la. Per tant, la distribució de la informació requerida pels diferents actors, gràcies a l'evolució de la tecnologia informàtica, es faria automàticament.

Article 14. Informació annexa a la sol·licitud

A continuació es revisa l'article 14 del RD 145/1989 on es relaciona tota la informació que s'ha d'aportar per poder tramitar la sol·licitud d'admissió de MMPP per via terrestre, per via marítima i per la càrrega/descàrrega a granel d'hidrocarburs, gasos líquats i productes químics.

A continuació es relaciona el contingut de l'esmentat article [10]:

“La solicitud de admisión se presentará por cuadruplicado y cuyo destino será: un ejemplar para el Director del puerto, otro para el Capitán del puerto, otro para el Operador del muelle y el cuarto para el Capitán del buque si las mercancías llegan por vía terrestre. La solicitud irá acompañada de los informes que a continuación se indican:

14.1 Admisión por vía terrestre (Mercancías peligrosas envasadas o sólidas a granel).

14.1.1 Nombre y dirección del cargador solicitante, expresando la fecha y hora prevista para el embarque, y modo de transporte por el que la mercancía llega al puerto.

14.1.2 Declaración o nota de mercancías peligrosas (apéndices I y V).

14.1.3 Instrucciones de emergencia (apéndice IV).

14.1.4 Cuando se trate de la clase I (explosivos), la información incluirá: Clase, división, grupo de compatibilidad y contenido neto de materia explosiva. En este caso debe presentarse la documentación a que haga referencia la legislación en vigor.

14.1.5 Cantidad, número y tipo de bultos, en su caso, de la mercancía que se va a embarcar, expresando si esta envasada o a granel. En el caso de estar envasada, debe señalarse si el envase responde a las exigencias del Código IMDG.

14.1.6 Nombre, nacionalidad y características del buque en que ha de cargarse y si este dispone del correspondiente certificado de cumplimiento prescrito en la regla 54, capítulo II-2 del SEVIMAR.

14.1.7 Duración que prevé para la carga.

14.2. Admisión por vía marítima (Mercancías peligrosas envasadas o sólidas a granel). BOLETÍN OFICIAL DEL ESTADO LEGISLACIÓN CONSOLIDADA Página 8

14.2.1 Nombre y señas del solicitante o consignatario de la mercancía.

14.2.2 Nombre, nacionalidad, puerto de registro del buque y día y hora prevista de llegada, eslora, manga, calado y distintivo de llamada.

14.2.3 Declaración o nota de mercancías peligrosas.

14.2.4 Instrucciones de emergencia.

14.2.5 Cuando se trate de la clase I (explosivos) la información incluirá: Clase, división, grupo de compatibilidad y contenido neto de la materia explosiva.

14.2.6 Cantidad, número y tipo de bultos, en su caso, de la mercancía que se va a descargar expresando si esta envasada o a granel. En el caso de estar envasada debe señalarse y si los envases responden a la exigencias del Código IMDG.

14.2.7 Nombre de los agentes que realizarán la descarga.

14.2.8 Número y clase de vehículos que se utilizarán para el transporte especificando que cumple las reglas del TPC o del TPF y, en su caso, las exigencias del Reglamento de Explosivos, si procede.

14.2.9 A la llegada del buque entregará plano de estiba o situación a bordo de las mercancías peligrosas, indicando cantidad o, en su caso, número de bultos que continuarán a bordo.

14.3. Admisión al objeto de carga/descarga a granel de hidrocarburos, gases licuados y productos químicos.

14.3.1 Nombre, nacionalidad, puerto de Registro, eslora total, manga, calado y distintivo de llamada del buque.

14.3.2 Nombre y señas de la Entidad o agente receptor.

14.3.3 Muelle, pantalán o monoboya donde prevé atracar o amarrar.

14.3.4 Día y hora de llegada estimada.

14.3.5 Cantidad y naturaleza del producto químico, gas o hidrocarburo que transporte o vaya a cargar.

14.3.6 Si el buque dispone de los certificados de aptitud que acrediten cumplir los requisitos que fijan los Códigos correspondientes de la OMI.



14.3.7 Si tiene alguna avería en el casco, máquinas o equipos que puedan afectar la maniobrabilidad del buque, y por tanto la seguridad de otros buques de su entorno, el medio ambiente, o que represente peligro para las personas, propiedades e instalaciones de las proximidades.

14.3.8 Procedimiento que se proyecta utilizar para la manipulación de la mercancía.”

La informació que es remet en la sol·licitud seria la que queda reflectida en l'autorització (veure Il·lustració 5) un cop ja s'han realitzat els tràmits.

Fecha de Entrega / Data de Lliurament: 21/03/2014

Ref. del Consig. / Ref. del Consig.: 00XXXXXXXXXX

 <p>Ministerio de Fomento Dirección General de Marina Mercante Capitanía Marítima en Barcelona</p>	<p>AUTORIZACIÓN DE ADMISIÓN DE MERCANCIAS PELIGROSAS</p> <p>AUTORIZACIÓ D'ADMISIÓ DE MERCADERIES PERILLOSES</p>	 <p>Port de Barcelona Autoritat Portuària de Barcelona</p>
--	---	--

<p>La presente autorización se refiere a las mercancías abajo relacionadas</p>	<table border="1" style="width:100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="padding: 5px;">Se autoriza la entrada</td> <td style="text-align: center;"><input checked="" type="checkbox"/></td> </tr> <tr> <td style="padding: 5px;">S'autoritza l'entrada</td> <td style="text-align: center;"><input checked="" type="checkbox"/></td> </tr> <tr> <td style="padding: 5px;">Se deniega la entrada</td> <td style="text-align: center;"><input type="checkbox"/></td> </tr> <tr> <td style="padding: 5px;">Es denega l'entrada</td> <td style="text-align: center;"><input type="checkbox"/></td> </tr> <tr> <td style="padding: 5px;">Anulación de la autorización</td> <td style="text-align: center;"><input type="checkbox"/></td> </tr> <tr> <td style="padding: 5px;">Anul·lació de l'autorització</td> <td style="text-align: center;"><input type="checkbox"/></td> </tr> </table>	Se autoriza la entrada	<input checked="" type="checkbox"/>	S'autoritza l'entrada	<input checked="" type="checkbox"/>	Se deniega la entrada	<input type="checkbox"/>	Es denega l'entrada	<input type="checkbox"/>	Anulación de la autorización	<input type="checkbox"/>	Anul·lació de l'autorització	<input type="checkbox"/>	<p>La present autorització es refereix a les mercaderies relacionades a sota</p>
Se autoriza la entrada	<input checked="" type="checkbox"/>													
S'autoritza l'entrada	<input checked="" type="checkbox"/>													
Se deniega la entrada	<input type="checkbox"/>													
Es denega l'entrada	<input type="checkbox"/>													
Anulación de la autorización	<input type="checkbox"/>													
Anul·lació de l'autorització	<input type="checkbox"/>													

DESCARGA / DESCÀRREGA	Fecha y hora autorizada de entrada de mercancía: 23/03/2014 17:00 Data i hora autoritzada d'entrada de mercaderia:
Nº de notificación: 1201447695001 Nº de notifiació:	Fecha y hora limite de salida: 24/03/2014 06:00 Data i hora limit de sortida:
<p style="text-align: center;">ENTRADA / ENTRADA</p> <p>Buque <input checked="" type="checkbox"/> Camión <input type="checkbox"/> FFCC <input type="checkbox"/> Instalación <input type="checkbox"/> Vaixell <input checked="" type="checkbox"/> Camió <input type="checkbox"/> FFCC <input type="checkbox"/> Instal·lació <input type="checkbox"/></p> <p>Nombre del buque: NOM Nom del vaixell:</p> <p>Número de escala: 2014 NUM Número de escala:</p> <p>Fecha prevista de llegada: 23/03/2014 17:00 Data prevista d'arribada:</p> <p>Número de camiones: Número de camions:</p> <p>Operador de buque: CONSIGNATARI Operador del vaixell:</p> <p>Terminal de carga: TERMINAL Terminal de càrrega:</p>	<p style="text-align: center;">SALIDA / SORTIDA</p> <p>Buque <input type="checkbox"/> Camión <input type="checkbox"/> FFCC <input type="checkbox"/> Instalación <input checked="" type="checkbox"/> Vaixell <input type="checkbox"/> Camió <input type="checkbox"/> FFCC <input type="checkbox"/> Instal·lació <input checked="" type="checkbox"/></p> <p>Nombre del buque: Nom del vaixell:</p> <p>Número de escala: Número de escala:</p> <p>Fecha prevista de salida: 24/03/2014 06:00 Data prevista de sortida:</p> <p>Número de camiones: Número de camions:</p> <p>Operador de buque: Operador del vaixell:</p> <p>Terminal de carga: TERMINAL Terminal de càrrega:</p>

Consignatario de la carga: CONSIGNATARI (TELEFON) Consignatari de la càrrega:	Zona depósito: 32D - INFLAMABLES D Zona depòsit:
--	---

Presentación Presentació	Granel líquido <input checked="" type="checkbox"/> Granel líquid	Granel sólido <input type="checkbox"/> Granel sòlid	Contenedor <input type="checkbox"/> Contenedor	Carga general <input type="checkbox"/> Càrrega general																																																																																				
<table border="1" style="width:100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width:15%;">Contenedores y equipamiento</th> <th style="width:5%;">NºONU</th> <th style="width:5%;">Clase</th> <th style="width:5%;">Rie.Sec.</th> <th style="width:5%;">Grup.</th> <th style="width:15%;">Desc.Técnica</th> <th style="width:5%;">C.Mar</th> <th style="width:5%;">Cant.</th> <th style="width:5%;">Lim.</th> <th style="width:5%;">Art.15</th> <th style="width:5%;">NºBultos</th> <th style="width:5%;">Tipo Bult.</th> <th style="width:5%;">Peso Neto</th> <th style="width:5%;">Peso Bruto</th> </tr> <tr> <th></th> <th>NºONU</th> <th>Classe</th> <th>Risc Sec</th> <th>Grup.</th> <th>Desc.Técnica</th> <th>C.Mar</th> <th>Cant.</th> <th>Lim.</th> <th>Art.15</th> <th>NºEmbal</th> <th>Tipo Emb.</th> <th>Peso Net</th> <th>Peso Brut</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td style="padding: 2px;">Expedidor / Receptor : TERMINAL</td> <td>1294</td> <td>3</td> <td></td> <td>II</td> <td>TOLUENO</td> <td>N</td> <td>N</td> <td>N</td> <td>N</td> <td>0</td> <td>VL</td> <td>600.110</td> <td>600.110</td> </tr> <tr> <td style="padding: 2px;">Expedidor / Receptor : TERMINAL</td> <td>1268</td> <td>3</td> <td></td> <td>II</td> <td>DESTILADOS DEL PETROLEO,</td> <td>N</td> <td>N</td> <td>N</td> <td>N</td> <td>0</td> <td>VL</td> <td>200.111</td> <td>200.111</td> </tr> <tr> <td style="padding: 2px;">Expedidor / Receptor : TERMINAL</td> <td>1300</td> <td>3</td> <td></td> <td>II</td> <td>SUCEDANEO DE TREMENTINA</td> <td>N</td> <td>N</td> <td>N</td> <td>N</td> <td>0</td> <td>VL</td> <td>176.045</td> <td>176.045</td> </tr> <tr> <td style="padding: 2px;">Expedidor / Receptor : TERMINAL</td> <td>1307</td> <td>3</td> <td></td> <td>II</td> <td>XILENOS</td> <td>N</td> <td>N</td> <td>N</td> <td>N</td> <td>0</td> <td>VL</td> <td>700.109</td> <td>700.109</td> </tr> </tbody> </table>	Contenedores y equipamiento	NºONU	Clase	Rie.Sec.	Grup.	Desc.Técnica	C.Mar	Cant.	Lim.	Art.15	NºBultos	Tipo Bult.	Peso Neto	Peso Bruto		NºONU	Classe	Risc Sec	Grup.	Desc.Técnica	C.Mar	Cant.	Lim.	Art.15	NºEmbal	Tipo Emb.	Peso Net	Peso Brut	Expedidor / Receptor : TERMINAL	1294	3		II	TOLUENO	N	N	N	N	0	VL	600.110	600.110	Expedidor / Receptor : TERMINAL	1268	3		II	DESTILADOS DEL PETROLEO,	N	N	N	N	0	VL	200.111	200.111	Expedidor / Receptor : TERMINAL	1300	3		II	SUCEDANEO DE TREMENTINA	N	N	N	N	0	VL	176.045	176.045	Expedidor / Receptor : TERMINAL	1307	3		II	XILENOS	N	N	N	N	0	VL	700.109	700.109				
Contenedores y equipamiento	NºONU	Clase	Rie.Sec.	Grup.	Desc.Técnica	C.Mar	Cant.	Lim.	Art.15	NºBultos	Tipo Bult.	Peso Neto	Peso Bruto																																																																											
	NºONU	Classe	Risc Sec	Grup.	Desc.Técnica	C.Mar	Cant.	Lim.	Art.15	NºEmbal	Tipo Emb.	Peso Net	Peso Brut																																																																											
Expedidor / Receptor : TERMINAL	1294	3		II	TOLUENO	N	N	N	N	0	VL	600.110	600.110																																																																											
Expedidor / Receptor : TERMINAL	1268	3		II	DESTILADOS DEL PETROLEO,	N	N	N	N	0	VL	200.111	200.111																																																																											
Expedidor / Receptor : TERMINAL	1300	3		II	SUCEDANEO DE TREMENTINA	N	N	N	N	0	VL	176.045	176.045																																																																											
Expedidor / Receptor : TERMINAL	1307	3		II	XILENOS	N	N	N	N	0	VL	700.109	700.109																																																																											

Con independencia del cumplimiento general del Reglamento de Admisión, Manipulación y Almacenamiento de Mercancías peligrosas en los Puertos (RD145/89) se cumplirán las instrucciones que se indican a continuación.

Amb independència del compliment del Reglament de Admissió, Manipulació i Emmagatzematge de Mercaderies Perilloses en els Puertos (RD145/89) es compliran les instruccions que s'indiquen a continuació.

El/s contenedor/s inclosos en aquesta autorització portarà/n el núm ONU pertinent, els rètols/enganxines tant de risc principal com secundari i les marques que s'indiquen.

100. EL CONSIGNATARI DE LA MERCADERIA REMETRÀ MITJANÇANT CORREU ELECTRÒNIC A LA TERMINAL DE ESTIBA CÒPIA DE LA DOCUMENTACIÓ REQUERIDA EN EL R.D.145/89 ART.13 I 14, INDEPENDENTMENT DE LA DOCUMENTACIÓ A LLIURAR AL CAPITÀ DEL VAIXELL

Il·lustració 5. Model d'autorització de MMPP - Autoritat Portuària de Barcelona

Article 15. Mercaderies que per la seva perillositat exigeixen d'autorització especial

L'il·lustre article 15, molt utilitzat en el dia a dia de l'Autoritat Portuària de Barcelona relaciona les mercaderies perilloses amb un grau de perillositat molt elevat que requereixen de tràmits i autoritzacions especials per ser carregades o descarregades. Totes les mercaderies que es trobin en aquest article exigeixen la càrrega directe de camió a vaixell o la descàrrega directa de vaixell a camió, és a dir, aquestes mercaderies no podran estar emmagatzemades a les terminals i s'hauran de tramitar uns permisos especials per ser carregades o descarregades directament des del moll al vaixell o des de el vaixell a moll, respectivament.

L'article 15 es copia literalment [10]:

“Necesitarán autorización especial escrita para la admisión al puerto las siguientes mercancías:

15.1 Nitrato amónico – Con concentración igual o superior al 23 por 100 de nitrógeno.

15.2 Desechos químicos con intención de verterlos o quemarlos en el mar.

15.3 Cloro y los gases similares siguientes: Tricloruro de boro, bromuro de hidrogeno (anhidro), cloruro de hidrógeno (anhidro), dimetilamina (anhidra), etilamina (anhidra), monometilamina (anhidra), cloruro de nitrosilo (anhidro), mezclas de hidrocarburos y monóxido de carbono, monóxido nítrico, óxido nítrico y tetróxido de nitrógeno, trimetilamina (anhidra), dióxido de azufre y ácido sulfhídrico.

15.4 Cianógeno y los gases similares siguientes: Ácido cianhídrico (anhidro), trifluoruro de boro, clorocianógeno, trifluoruro de cloro, diborano, fosgeno, óxido de etileno, flúor, fluoruro de hidrógeno, metilacetileno conteniendo del 15 al 20 por 100 de propadieno, tetrafluoruro de silicio, gas de agua.

15.5 Ferrosilicio a granel.

15.6 Materiales radiactivos.

15.7 Explosivos. Divisiones 1.1, 1.2 y 1.3.

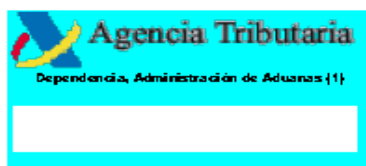
15.8 Peróxidos orgánicos.

15.9 Mercancías infecciosas en alto grado.

15.10 Líquidos inflamables con punto de inflamación $-18\text{ }^{\circ}\text{C}$.”

Pels tràmits duaners, aquest article provoca molts maldecaps als agents de duanes pel fet de que no pot romandre la mercaderia a la terminal portuària que és la zona i en el moment on s'han d'enviar les transmissions telemàtiques per produir els despatxos d'exportació i importació de les mercaderies.

Per aquest motiu, és imprescindible presentar una instància dirigida a la Duana Marítima (veure Il·lustració 1 Il·lustració 6) sol·licitant el despatx previ de la mercaderia per a què pugui ser autoritzat el trànsit de les MMPP per la zona portuària.



SOLICITUD / COMUNICACION – ÁREA DE ADUANAS E IIEE	
Número de Registro	Repletar por la Administración.

LA UTILIZACIÓN DE ESTE MODELO SUPONE LA ACEPTACIÓN POR PARTE DEL SOLICITANTE / COMUNICANTE QUE LA CONTESTACIÓN AL MISMO SE REALIZARÁ POR MEDIO DE CORREO ELECTRÓNICO

Órgano (2)	Indique el órgano al que se dirige este escrito:
	ADUANA MARITIMA DE BARCELONA

Interesado (3)	N.I.F.:					
	Apellidos y Nombre o Razón Social:					
	Nombre de la vía pública:		Número:	Escalera:	Fiso:	Puerta:
	Código Postal:	Municipio:	Provincia:	Teléfono de contacto:	Dirección correo electrónico:	

Representante (4)	N.I.F.:		CODIGO AGENTE:	Tipo de Representación (1P):		
	Apellidos y Nombre o Razón Social:					
	Nombre de la vía pública:		Número:	Escalera:	Fiso:	Puerta:
	Código Postal:	Municipio:	Provincia:	Teléfono de contacto:	Dirección correo electrónico:	

Antecedentes (5)	El solicitante, cuyos datos son los consignados anteriormente, EXPONE:
	Que el buque de nuestra consignación NOM tiene previsto cargar el próximo 30.03.2010 a las 1400hrs, 5 contenedores con explosivos con destino X. Los números de contenedores son: UEEU0000001 , UEEU0000002 , UEEU0000003, UEEU0000004, UEEU0000005.
	Que, debido a la estricta regulación oficial del embarque de explosivos en los puertos, la Autoridad Portuaria no permite que los contenedores permanezcan en el puerto sino que se deben cargar directamente desde el camión al buque.

Selección de Comunicación (6)	Por todo lo anteriormente expuesto, <input checked="" type="checkbox"/> SOLICITA <input type="checkbox"/> COMUNICA (marque lo que corresponda):
	Se sirvan autorizar los T2L que cubre este embarque a su destino antes de la llegada del contenedor.

Fecha (7)	En <u>Barcelona</u> , a _____ de _____ 201_____ .
-----------	---

II-lustració 6. Model d'Instància Duana - Agència Tributaria

4.1.2 Reial Decret 1593/2010

El Reial Decret 1593/2010 de 26 de novembre que modifica el Reial Decret 210/2004 estableix un sistema de seguiment i d'informació sobre el tràfic marítim. Aquests dos Reials Decrets són els que transposen les Directives 2002/59/CE del Parlament Europeu i del Consell de 27 de juny de 2002 i 2009/17/CE.

Aquestes regulacions tenen com a finalitat aplicar un sistema de control de la navegació dins els països membres de la Unió Europea de tal forma que es pugui exercir la llibertat de navegació dintre d'uns paràmetres de protecció de la seguretat marítima i preservant també el medi ambient marí.

Degut als avenços tècnics la Directiva 2002/59/CE va ser modificada per la Directiva 2009/17/CE del Parlament Europeu que va ser aprovada amb data 23 d'abril de 2009. Aquesta nova directiva regula la implantació i utilització del "SafeSeaNet" com a sistema comunitari d'intercanvi d'informació. El "SafeSeaNet" és una xarxa d'intercanvi de dades i una versió normalitzada de les principals dades disponibles dels vaixells i les seves càrregues per a què facin ús les Administracions Marítimes dels estats membres.

Aquesta xarxa està basada en les dades que proporcionen els equips nàutics obligatoris que han estat inclosos en els vaixells ja fa un quants anys. Aquests són el Sistema d'Identificació Automàtic (SIA) o "Automatic Identification System" (AIS) en anglès i el "Registrador de Datos de la Travesía" (RDT) o caixes negres o "Voyage Data Recorder" (VDR) en anglès.

Amb la implantació d'aquesta xarxa d'informació es possibilita la cooperació entre els estats membres per resoldre qualsevol circumstància o perill que es pugui tenir en aigües jurisdiccionals de la Unió Europea.

Article 12. Requisits de informació per el transport de mercaderies perilloses

L'article 12 de l'esmentat Reial Decret es relaciona a continuació [11]:

"1. En los puertos españoles no podrá presentarse para el transporte o cargarse a bordo de un buque, con independencia de su tamaño, ninguna mercancía peligrosa o contaminante, sin la previa entrega al capitán, al operador o al agente antes de que las mercancías sean aceptadas a bordo, de una declaración que contenga la siguiente información:

a) La que se enumera en el anexo I, punto 2;

Aquesta informació es troba dins del Reial Decret 210/2004 i diu així:

"2. Información que deberá notificarse con base en el artículo 12. Información sobre la carga.

a) La denominación técnica correcta de las mercancías peligrosas o contaminantes, los números de las Naciones Unidas, cuando existan, precedidos de las letras "UN", las categorías de riesgo según la OMI, siguiendo la nomenclatura de los Códigos IMDG, CIQ y CIG y, en su caso, la clase del buque necesario para las cargas CNI, tal como se definen en la regla 14.2 del capítulo VII del Convenio SOLAS, las cantidades de dichas mercancías y, si se están transportando en unidades de transporte de carga que no sean cisternas, su número de identificación. Dirección en la que pueda obtenerse información detallada sobre la carga. Estos datos no sustituyen a la

documentación que se debe de presentar de conformidad con el Código IMDG, cuando éste sea de aplicación.

b) Cualquier otra información detallada y relevante, especialmente a efectos de las decisiones que hubieren de adoptarse en casos de emergencia.”

b) en el caso de las sustancias mencionadas en el anexo I del Convenio Marpol, la ficha de datos de seguridad con las características fisicoquímicas de los productos entre ellas, cuando proceda, la viscosidad expresada en cSt a 50 °C y la densidad a 15 °C, así como los demás datos que, de conformidad con la Resolución MSC. 150 (77) de la OMI, deben constar en la ficha de datos de seguridad;

c) el número de teléfono de emergencia del expedidor o de cualquier otra persona u organismo que posea información sobre las características fisicoquímicas de los productos y sobre las medidas que se han de adoptar en caso de emergencia.

2. Los buques procedentes de un puerto no comunitario que entren en un puerto español y que transporten mercancías peligrosas o contaminantes deberán estar en posesión de una declaración del expedidor que contenga la información exigida en las letras a), b) y c) a las que se refiere el apartado anterior.

3. Será función y responsabilidad del expedidor facilitar al capitán, al operador o al agente dicha declaración y garantizar que la carga presentada para el transporte corresponda con la efectivamente declarada de conformidad con lo dispuesto en el apartado 1.”

Excepte en determinats casos i com a mesura preventiva podem considerar els graners líquids com a mercaderies perilloses o contaminants, per tant, els haurem de considerar com a tals en totes les ocasions.

4.2 HAZMAT

Els procediments per declarar les mercaderies perilloses als port requereix tractament telemàtic via l'aplicació portuària que correspongui (DueWeb, Portic o d'altres similars) en un missatge de notificació que s'anomena HAZMAT. Per a la notificació d'entrada de mercaderies perilloses tindrem el HAZMAT d'entrada i per a la notificació de sortida de mercaderies perilloses tindrem el HAZMAT de sortida.

Al Port de Barcelona el mòdul HAZMAT forma part de l'aplicació Portic Manifiesta que es troba en la següent URL: <http://app.portic.net/porticmanifiesta>.

Seguidament es detallen les funcions d'aquest mòdul HAZMAT (Llista de mercaderies perilloses).

- Gestió integrada de HAZMAT en un expedient marítim.
- Control documental des de la pantalla principal.
- Integració paral·lela de HAZMAT, com a documents electrònics addicionals al DUE o com annexes al mateix.
- Cerques per estat documental
- Avisos i alertes, amb visibilitat en l'aplicació i còpia addicional per email.
- Herències de MMPP i autoritzacions.

- Clonat de HAZMAT.
- Càrrega de dades mitjançant fitxers Baplie en format Excel.
- Consulta i impressió de documentació cursada a l'Autoritat Portuària.

4.2.1 Manual i consideracions del Hazmat

A continuació procedim a incloure una breu explicació de l'aplicació extreta del *Manual d'Usuari Portic Manifiesta Hazmat*, que té la companyia Portic dintre de l'apartat de Suport Tècnic per als usuaris del programa en la seva plana web (www.portic.net).

Per a la creació d'una llista de MMPP (Hazmat), primer s'haurà de seleccionar l'expedient desitjat i es polsarà el botó de *Modificar* de la gestió d'expedients.

Un cop s'hagi accedit al expedient desitjat, apareix en primer lloc, la pantalla de *Dades Generals*, que haurà de ser omplerta abans de continuar amb la informació de las dades del Hazmat. Aquesta pantalla conté la informació relativa a les dades del vaixell.

Portic Manifiesta 1.0.0 Usuario: Empresa: Inicio sesión: 09/05/2013 12:13

Listado Expedientes Nuevo expediente Preferencias

Datos Generales Sumaria Manifiestos MMPP Hazmat Entrada Hazmat Salida Wasdis

Escala: 38083 Puerto: Barcelona

Nombre buque: * N° Viaje: Import: Export: *

Consignatario buque: *

Armador buque: *

Armador no existe en la base de datos.

Bandera: *ES OMI N°: *7826685 Call Sign: *EHET

ETA: *29/03/2013 00:00 Puerto Anterior: * * *

ETD: *31/03/2013 00:00 Puerto Posterior: * * *

INFORMES

[T3 - RESUMEN MOVIMIENTOS](#)

Importación

Exportación

INFORMACIÓN ADUANERA

Importación

Exportación

MANIFIESTOS

Consignatarios Mercancia Importación

Tramo	Consignatario
-------	---------------

Consignatarios Mercancia Exportación

Tramo	Consignatario
-------	---------------

Il·lustració 7. Capçalera Portic Manifiesta - Manual d'usuari Portic

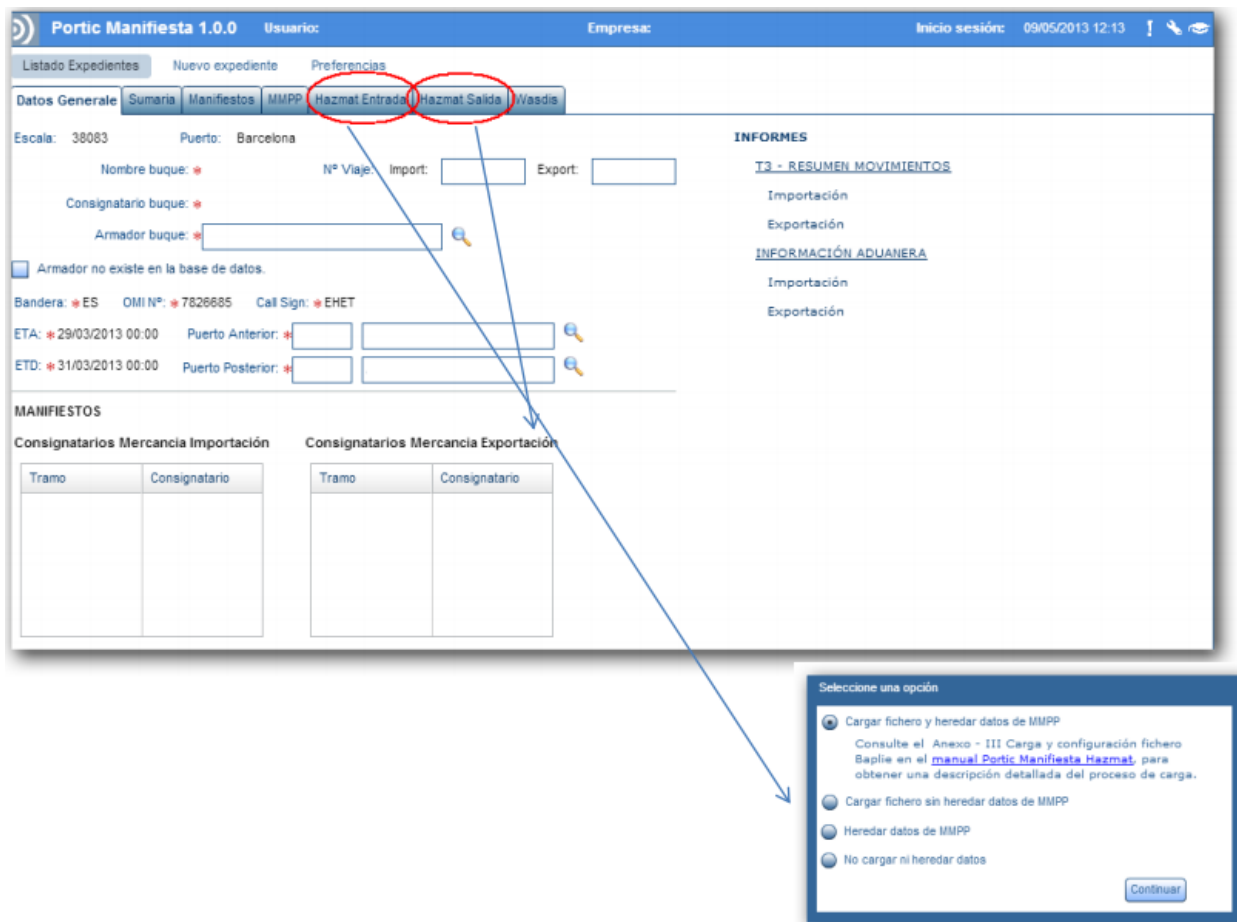
Dins de la pantalla anterior es presenten les dues pestanyes per emetre el HAZMAT que necessitem realitzar abans de l'arribada del vaixell, per tant, el d'entrada, o després de la sortida del vaixell, el de sortida.

Aquestes pestanyes només estaran actives pel consignatari del vaixell de l'escala que s'estigui tractant.

L'aplicació ens permet diverses eleccions per crear l'arxiu a enviar, entre elles la més utilitzades en el transport de mercaderies en contenidor pels consignataris de línia regular de vaixells portacontenidors serà la de *carregar fitxero y heredar datos*.

En la següent figura s'estableixen les quatre opcions que són:

- Carregar fitxer i heretar les dades de MMPP
- Carregar fitxer sense heretar les dades de MMPP
- Heretar les dades de MMPP
- No carregar ni heretar dades





II-Il·lustració 8. Selecció opcions càrrega fitxers - Manual Portic

En el cas que es tingui contractada la primera opció, aquesta permet a l'usuari recuperar totes les dades possibles de les notificacions i autoritzacions de MMPP acceptades per la Autoritat Portuària per a l'escala en qüestió. Aquestes dades es complementaran amb els valors informats en el fitxer Excel Baplie que s'hagi seleccionat prèviament. Abans d'enviar la informació a l'Autoritat Portuària s'haurà de revisar de forma laboriosa perquè encara que les dades s'hagin carregat de forma automàtica, els fitxers Excel Baplie poden contenir errors que s'haurien d'esmenar.

Utilitzar la segona elecció comporta la precàrrega d'un fitxer Excel Baplie sense recuperar les dades de notificacions i autoritzacions acceptades per l'Autoritat Portuària.

En canvi la tercera opció permet a l'usuari rescatar totes les dades possibles de les notificacions i autoritzacions de MMPP acceptades per l'Autoritat Portuària, sobre l'escala de l'expedient que s'estigui treballant.

 Ministerio de Fomento Dirección General de Marina Mercante Capitanía Marítima en Barcelona		LLISTA DE CÀRREGA PERILLOSA / HAZMAT (ARRIBADA) LISTA DE CARGA PELIGROSA / HAZMAT (LLEGADA) DANGEROUS CARGO LIST / HAZMAT (AT ARRIVAL)				 Port de Barcelona Autoritat Portuària de Barcelona			
Port de Barcelona, Mòdul SMP-EMPLCP									
Operador del vaixell Operator del vaixell Vessel operator Nom del vaixell Nombre del vaixell Vessel name Número IMO Número IMO IMO number Parelló Bandera Flag state Port d'origen Puerto de origen Last port	QA CONSIGNATARIA CONFEEED 7812921 NO VALENCIA	Número d'escala Número de escala Port call number Número de viatge Número de viaje Voyage number Estada(m) Estada(m) Length(m) Calada(m) Calada(m) Draught(m) Persones a bord Personas a bordo Crew/men on board	38604 92 4	Data prevista sortida Fecha prevista salida Estim. time of departure	18/04/2013	Número de document Número de documento Document number <input checked="" type="checkbox"/> Reemplaçament o substitució Reemplazo o substitución Substitution of previous document			
<input checked="" type="checkbox"/> Presència a bord d'una llista, declaració o pla de càrrega que precisi amb detall les mercaderies perilloses o contaminants que hi ha a bord del vaixell i la seva situació. Presencia a bordo de una lista, declaración o plano de carga que precise con detalle las mercancías peligrosas o contaminantes que se encuentran a bordo del buque y su situación. There is on board a list, manifest or appropriate loading plan giving details of the dangerous or polluting goods carried and of their location on the vessel.		<input type="checkbox"/> S'adjunta el pla de càrrega. Se adjunta el plano de carga. The storage plan is attached.							
Número d'ordre N.º de orden Order number BL number	Determinació tècnica de les mercaderies perilloses o contaminants Descripción técnica de las mercancías peligrosas o contaminantes Technical name of the dangerous or polluting goods	Categoria del risc (tipus de servei/embalatge, si escau) Categoría del riesgo (tipo de empaquetamiento, si procede) Risk class (kind of packages, if appropriate)	Número d'embalatge Pcs net Número de bales Pcs net Number of packages Net weight	Número ONU Número ONU UN Number	Classe Clase Class	Bnd. Bnd. Bay	Ubicació fila Ubicación fila Location row	Col. Col. Tier	Número de contenidor Número de contenedor Container number
-	ACETATO DE METILAMILLO	3	103(267)	1233	3	0	5	64	EMCU3935252
-	AZUFRE	3	10(1000)	1350	4.1	0	13	25	FRTU1234567
-	ABONOS DE NITRATO AMONICO	3	4(500)	2067	5.1	0	6	54	JJCU1234567

II·lustració 9. Model HAZMAT d'arribada - Manual d'usuari Portic

Amb l'última preferència no es realitzarà cap precàrrega de notificacions i autoritzacions, per tant es presentarà la llista de Hazmat (Entrada/Sortida) buida a excepció de les dades de la capçalera on s'indiquen les relatives al vaixell, per a què sigui emplenada per l'usuari. És aquesta última la que utilitzen els consignataris de vaixells Tramp perquè no disposen de fitxers per realitzar càrregues.

En el cas dels consignataris de vaixells Tramp, a més d'enviar el fitxer Hazmat a l'Autoritat Portuària, la Capitania Marítima exigeix que se li enviïn els documents esmentats seguidament (veure també Annex 1):

- Document HAZMAT
- Descripció de les mercaderies segons el IBC code
- Pla d'estiba

La informació relacionada anteriorment s'haurà d'enviar obligatòriament en un arxiu PDF d'Adobe a les direccions de correu electrònic següents:

- hazmat.bcn.dgmm@fomento.es,
- hazmat@portdebarcelona.cat,

No enviar-ho amb la suficient anticipació a l'entrada del vaixell comportaria sancions elevades per la companyia consignatària.

Capítol 5. Consideracions sobre el Codi Marítim Internacional de Càrregues Sòlides a Granel (IMSBC)

5.1 Adopció del Codi Marítim Internacional de Càrregues Sòlides a Granel

El BOE núm. 98 de 25 d'abril de 2011 amb referència 7325/2011 transcriu completament en l'annex el codi IMSBC adoptat el 04 de desembre de 2008 mitjançant la Resolució MSC 268(85).

El codi IMSBC es podia aplicar amb caràcter voluntari des de l'1 de gener de 2009 però finalment va entrar en vigor l'1 de gener de 2011, un cop entrades en vigor les esmenes als capítols VI i VII del Conveni SOLAS.

5.2 Declaració de l'embarcador

Aquesta norma en la seva Regla número 2 requereix que els Capitans dels vaixells rebin per part dels carregadors o dels seus representants, una declaració amb les dades necessàries de la mercaderia (descripció general de la càrrega, massa bruta i propietats especials), per tal de què es puguin prendre les precaucions necessàries, per a una estiba adequada i un transport sense riscos, amb la suficient antelació.

En la secció 4.2 del codi s'especifica la informació de la càrrega que haurà d'incloure la declaració de l'embarcador ("Shippers declaration o Shippers cargo form"):

1. El Nom d'Expedició de la Càrrega a Granel (NEGC), a més d'altres noms alternatius;
2. El grup de la càrrega (A y B, A, B o C);
3. La classe assignada per la IMO, si procedeix;
4. El número ONU assignat a la càrrega, si s'escau;
5. La quantitat total de càrrega;
6. El factor d'estiba;
7. La necessitat d'enrasar i els procediments d'anivellament, si n'és el cas;
8. La probabilitat de que es produeixi corriment de càrrega, inclòs l'angle de repòs, quan sigui oportú;

9. Informació addicional, en forma de certificat relatiu al contingut d'humitat de la càrrega i el seu límit d'humitat admissible a efectes de transport, en el cas d'un concentrat o una altra càrrega que es pugui liquar;
10. La probabilitat de formació d'una base humida;
11. Els gasos tòxics o inflamables que pot emanar la càrrega, si s'escau;
12. La inflamabilitat de la càrrega, la seva toxicitat, els efectes corrosius i la seva tendència a esgotar l'oxigen, si procedeix;
13. Les propietats d'auto escalfament de la càrrega i la necessitat d'enrassat, si s'escau;
14. Les propietats d'emissió de gasos inflamables en contacte amb l'aigua, si n'és el cas;
15. Les propietats radioactives, si les té; i
16. Tota la informació addicional que requereixin les autoritats nacionals.

Els Departaments Comercials de les empreses exportadores haurien de tenir present aquestes Regles degut a què, a vegades, no han tancat les comandes abans de l'arribada del vaixell. I tot sovint, els agents consignataris, les terminals de càrrega i els vaixells es troben que degut a què les quantitats no han estat completament definides es podrien produir canvis al pla d'estiba del vaixell, i per tant, es podria veure afectada l'estabilitat i la seguretat de la nau.

Es podria donar el cas que per no tenir clares les quantitats de càrrega definitives s'hagin aturat o enrederit les operacions de càrrega del vaixell fins que s'acabi de decidir quina és quantitat la definitiva. Val a dir que en aquests casos la planxa del vaixell continuaria comptant normalment perquè aquesta aturada no hauria estat motivada pel vaixell.

L'agent consignatari sempre hauria de tenir en el seu poder la declaració de l'embarcador per tal de conèixer de forma segura quines característiques té la càrrega. En el cas que l'agent atengui vaixells de càrrega s'haurà de proporcionar obligatòriament al Capità per tal de preparar l'estiba. Però en el cas de vaixells de descàrrega haurem de disposar d'aquesta declaració abans de l'arribada del vaixell a port per tal de conèixer si hem de realitzar algun procediment o tràmit especial com per exemple el Hazmat explicat en apartats anterior.

NECG	
Expedidor	Número del documento de transporte
Consignatario	Transportista
Nombre/medios de transporte	Instrucciones u otra información
Puerto/lugar de salida	
Puerto/lugar de destino	
Descripción general de la carga (Tipo de materia/tamaño de las partículas)*	Masa bruta (kg/toneladas)
Especificaciones de la carga a granel, si procede Factor de estiba Ángulo de reposo, si procede Procedimientos de enrasado Propiedades químicas si hay riesgos potenciales*	
* Por ejemplo, Clase, Nº ONU o "PPG"	
Grupo de la carga <input type="checkbox"/> Grupo A y B* <input type="checkbox"/> Grupo A* <input type="checkbox"/> Grupo B <input type="checkbox"/> Grupo C * Para las cargas que pueden licuarse (cargas del Grupo A y el Grupo A y B)	Límite de humedad admisible a efectos de transporte Contenido de humedad en el momento de la expedición
Propiedades especiales pertinentes de la carga (por ejemplo, sumamente soluble en agua)	Certificado o certificados adicionales* <input type="checkbox"/> Certificado del contenido de humedad y del límite de humedad admisible a efectos de transporte <input type="checkbox"/> Certificado de intemperización <input type="checkbox"/> Certificado de exención <input type="checkbox"/> Otros certificados (especificquense) * En el caso de que se exijan
DECLARACIÓN Por la presente declaro que esta remesa se describe en su totalidad y con exactitud, y doy fe de la veracidad de los resultados de los ensayos y otras especificaciones que se indican, y esta información puede considerarse representativa de la carga que se va a embarcar	Nombre/categoría, compañía/organización del signatario Lugar y fecha Firma en nombre del expedidor

Il·lustració 10. Formulari d'informació de càrrega per a mercaderies sòlides a granel - BOE-A-2011-7325

4.4 Procediment en cas de pluja

Existeixen molts tipus de mercaderies que es carreguen a dojo que són sensibles a la humitat i per tant, en condicions de pluja, s'han d'extremar les precaucions per a què la mercaderia es no mulli. La tancada ràpida de les tapes d'escotilla és el factor determinant per a què la mercaderia s'humitegi el menys possible i eviti una reclamació de qualitat posterior per part del receptor.

Per tant, els carregadors o les terminals de càrrega poden exigir signar un document al Capità que digui el següent:

“During rain periods, vessel hatches must be closed completely and hermetically. Locking devices must be ready at all times while the vessel is berthed. In case of rain, the hatches must be closed immediately, being the vessel responsible of any malpractice.

After rain periods and before opening hatches, vessel crew must remove the water stored on top of the hatches in order to avoid falling water into the cargo.”

Aquestes línies es tradueixen de la següent manera:

Les tapes d'escotilla hauran de ser tancades hermèticament i completament durant els períodes de pluja. Els mecanismes de tancament de les tapes hauran d'estar preparats mentre el vaixell estigui atracat durant tot moment. Les tapes s'hauran de tancar immediatament, essent el vaixell responsable de qualsevol mala negligència.

Després dels períodes de pluja i abans d'obrir les tapes d'escotilla, la tripulació haurà de treure l'aigua emmagatzemada a sobre de les tapes per així evitar que caigui aigua a la càrrega en el moment de l'obertura.

El Capità podrà rebre la carta i signar-la sense cap anotació que és en la majoria dels casos, o també ens podríem trobar un Capità que faci el subsegüent comentari: “For receipt only”. Aquest comentari que significa que només ha rebut la carta però que en cap cas es fa responsable o accepta el que inclou, podria ser motiu de discussió en el cas de reclamació. Per tant, en el cas que al consignatari l'interessés defensar els interessos del noliejador hauria de persuadir al Capità per a què retirés el comentari.

Capítol 6. Lliure plàtica sanitària

6.1 Reglamentació internacional sanitària, finalitats i activitats

El Reglament Sanitari Internacional 2005 (RSI 2005), adoptat per la 58^a Assemblea Mundial de la Salut de maig de 2005, va entrar el vigor el dia 15 de juny de 2007 i constitueix l'única legislació internacional vinculant sobre la salut pública.

Les finalitat i abast del RSI són prevenir la propagació internacional de malalties, protegir la població contra aquesta propagació, controlar-la i donar-li una resposta de salut pública adequada.

A Espanya, l'autoritat sanitària competent per donar compliment al RSI als punts d'entrada és Sanitat Exterior. Les funcions de Sanitat Exterior es recullen en el RD 1418/1986 de 13 de juny i, entre d'altres, hi ha el control i vigilància higièniques i sanitàries del trànsit internacional de persones, cadàvers i restes humanes, animals i bens, incloent-hi tant els productes alimentaris com d'altres bens susceptibles de posar en risc la salut de la població en els medis de transport internacionals.

Les actuacions del equip mèdic i sanitari de Sanitat exterior són:

- Atendre el desembarcament de persones malaltes d'una nau o aeronau que puguin suposar un risc per a la salut pública
- Adopció de totes les mesures practicables en el port o aeroport per controlar l'entrada i sortida de persones amb determinades malalties o problemes amb risc per a la salut pública
- Inspecció sanitària de naus, aeronaus i del tràfic internacional de persones.

6.2 Procediment de lliure plàtica sanitària

L'article 28.4 del RSI [4] indica:

“Los capitanes de embarcaciones y los pilotos de aeronaves, o sus representantes, pondrán en conocimiento de las autoridades de los puertos y aeropuertos de destino, con la mayor antelación posible a la llegada, todo caso de enfermedad con signos de naturaleza infecciosa o prueba de riesgo para la salud pública a bordo tan pronto como el capitán o piloto tengan conocimiento de dicha enfermedad o riesgo. Esta información será transmitida de inmediato a la autoridad competente del puerto o aeropuerto. En caso de urgencia, el capitán o piloto comunicará la información directamente a la autoridad competente del puerto o aeropuerto.”

De la mateixa manera es troba en l'article 37 del RSI [4] i punts:

"2. El capitán de la embarcación, o el médico de a bordo si lo hubiere, facilitará toda la información que pida la autoridad competente sobre las condiciones de sanidad a bordo durante una travesía internacional.

3. La Declaración Marítima de Sanidad se ajustará al modelo del anexo 8." (Veure Il·lustració 11. Declaració Marítima de Sanitat - RSI i Il·lustració 12. Annex de la Declaració Marítima de Sanitat - RSI)

Per tal de que els Capitans compleixin amb les reglamentacions anteriorment indicades, en la comunicació de "prearrivals" els haurem d'incloure el comentari següent com a mesura preventiva:

"Please note that free pratique is granted on arrival, if provided MHD has been reported negative by the vessel and no further health irregularity on board is reported".

Que es tradueix seguidament: Si us plau anoteu que la lliure plàtica està garantida a l'arribada del vaixell, si la DMS enviada pel vaixell ha estat negativa i no s'han produït irregularitats de salut addicionals.

Per tant, el vaixell podrà arriar la bandera groga en el moment des despatx d'entrada del vaixell si compleix els condicionants esmentats.

Així mateix, el consignatari encara que estigui demanant que es reporti si hi ha hagut alguna malaltia, hauria de comprovar-ho en la declaració. També seria bo, comprovar que la declaració ha estat omplerta de forma adequada.

Alguna de les pòlisses de noliejament més usuals, entre elles la "Shell voy 5 i 6", que s'utilitzen habitualment per noliejadors de companyies petrolieres, així com d'altres empreses del sector petroquímic, exigeixen la concessió de la lliure plàtica sanitària, per indicar l'inici del període de planxa.

Per això és cada cop més freqüent que els Capitans dels vaixells "tankers" ens demanin la data i l'hora en la que s'ha produït la citada condició.

Les oficines de Sanitat Exterior, per lo general, donen poca importància a aquest assumpte, exceptuant els casos d'emergència, i per tant, abans de que l'agent informi al Capità sobre la lliure plàtica sanitària, haurem d'estar segurs d'haver rebut, en tots els casos, i sense diferenciar l'origen del mateix, la preceptiva Declaració Marítima de Sanitària ("Maritime Declaration of Health – MDH") tal i com s'instrueix en el RD 1334/2012, sobre les normes d'aplicació del reglament de despatx de vaixells, documents i formalitats exigibles.

MARITIME DECLARATION OF HEALTH

To be completed and submitted to the competent authorities by the masters of ships arriving from foreign ports.

Submitted at the port of **XXXXXXXXXX** Estimated time of arrived **05/09/2017 PM**
 Name of ship or inland navigation vessel **"XXXXX"**
 IMO No. **XXXXXXXXXX** arriving from **CARONTE (FRANCE)** sailing to **ALGECIRAS**
 Flag of vessel **XXXXXXX**
 Master's name **XXXXXXX**
 Gross tonnage (ship) **5335 / NET 2566** Tonnage (inland navigation vessel)
 Valid Sanitation Control Exemption/~~Control Certificate carried on board?~~ **Yes No**
 Issued at **SAFI** Date: **23/08/2017**
 Re-inspection required? **NO**
 Has ship/vessel visited an affected area identified by the World Health Organization? **Yes No**
 Port and date of visit

List ports of call from commencement of voyage with dates of departure, or within past thirty days, whichever is shorter:
CARONTE (FRANCE) 04/09/2017-NADOR (MOROCCO) 30/08/2017-ALGECIRAS (SPAIN) 26/08/2017 -SAFI (MOROCCO) 24/08/2017- CADIZ (SPAIN)15/08/2017-SEVILLA (SPAIN) 10/08/2017 - TILBURY (UK) 03/08/2017 - DUNKERQUE (FRANCE) 31/07/2017 - CARBONERAS (SPAIN) 20/07/2017 - CASABLANCA (MOROCCO) 18/07/2017

Upon request of the competent authority at the port of arrival, list crew members, passengers or other persons who have joined ship/vessel since international voyage began or within past thirty days, whichever is shorter, including all ports/countries visited in this period (add additional names to the attached schedule):

- 1) Name: joined from:
- 2) Name: joined from:
- 3) Name: joined from:
- 3) Name: joined from:

Number of crew members on board **10**
 Number of passengers on board **None**

Health questions

- 1) Has any person died on board during the voyage otherwise than as a result of accident?
Yes No
 If yes, state particulars in attached schedule. Total no. of deaths
- 2) Is there on board or has there been during the international voyage any case of disease which you suspect to be of an infectious nature? **Yes No** . If yes state particulars in attached schedule.
- 3) Has the total number of ill passengers during the voyage been greater than normal/expected?
Yes No How many ill persons?
- 4) Is there any ill person on board now? **Yes No** If yes, state particulars is attached schedule.
- 5) Was a medical practitioner consulted? **Yes No**
 If yes, state particulars of medical treatment or advice provided in attached schedule.
- 6) Are you aware of any condition on board which may lead to infection or spread of disease?
Yes No
 If yes, state particulars in attached schedule.
- 7) Has any sanitary measure (e.g. quarantine, isolation, disinfection or decontamination) been applied on board? **Yes No** If yes, specify type, place and date
- 8) Have any stowaways been found on board? **Yes No** If yes, where did they join the ship (if known)?
- 9) Is there a sick animal or pet on board? **Yes No**

I hereby declare that the particulars and answers to the questions given in this Declaration of Health (including the schedule) are true and correct to the best of my knowledge and belief.

Signed
 Master
 Countersigned **N/A**
 Ship's Surgeon (if carried)

Date: 05/09/2017

Note: In the absence of a surgeon, the master should regard the following symptoms as grounds for suspecting the existence of a disease of an infectious nature:
 (a) fever, persisting for several days or accompanied by (i) prostration; (ii) decreased consciousness; (iii) glandular swelling; (iv) jaundice; (v) cough or shortness of breath; (vi) unusual bleeding; or (vii) paralysis.
 (b) with or without fever: (i) any acute skin rash or eruption; (ii) severe vomiting (other than sea sickness); (iii) severe diarrhoea; or (iv) recurrent convulsions.

Il·lustració 11. Declaració Marítima de Sanitat - RSI

ATTACHMENT TO MODEL OF MARITIME DECLARATION OF HEALTH

Name	Class or rating	Age	Sex	Nationality	Port, date joined ship/vessel	Nature of illness	Date of onset of symptoms	Reported to a port medical officer	Disposal of case	Drugs, medicines or other treatment given to patient	Comments
						NO ILLNESS ON BOARD					

State: (1) whether the person recovered, is still ill or died; and (2) whether the person is still on board, was evacuated (including the name of the port or airport), or was buried at sea.

Il·lustració 12. Annex de la Declaració Marítima de Sanitat - RSI

Capítol 7. Autorització despatx de sortida de vaixell

7.1 Reglamentació i finalitats

L'Autorització del despatx de sortida ("Ship's Clearance") que atorguen les Capitania Marítimes està regulada pel RD 1381/2002 de 20 de desembre, sobre instal·lacions portuàries de recepció de despulles generades pels vaixells i residus de càrrega. [5]

Una de les preocupacions fonamentals de la UE és la protecció del medi ambient marí, per la qual cosa es va redactar la Directiva 200/59/CE del Parlament Europeu que es traslladà al RD anomenat anteriorment.

Per tal d'aconseguir la protecció del medi ambient marí, la legislació tracta de reduir les descàrregues dels residus generats pels vaixells a la mar millorant la disponibilitat i l'ús de les instal·lacions portuàries de recepció dels residus.

La manera que han tingut les Autoritat per assolir l'objectiu ha estat incloure el servei de recollida dels residus Marpol I (líquids) i V (sòlids) en la taxa de recepció de residus de vaixells, l'anomenada taxa L-7. Els serveis de recollida de fangs, aigua de sentines i olis (Marpol I) i els d'escombraries, restes orgàniques, plàstiques, metàl·liques i d'altres (Marpol V) estan inclosos durant els 7 primers dies de l'escala del vaixell a tots els ports espanyols. Un cop transcorreguts aquests 7 dies, l'armador del vaixell haurà d'abonar els costos pel volum (m³) d'escombreries que entregui al proveïdor del servei de recollida.

7.2 Mesura preventiva

Tal i com s'indica en l'art. 7 del RD 1381/2002 i en el quadre en vermell (veure Il·lustració 13), el Capità d'un vaixell que recalci en un port espanyol haurà d'entregar obligatòriament, abans de la sortida de port, totes les despulles generades en una instal·lació portuària receptora autoritzada.

La sortida d'una nau sense haver efectuat la descàrrega dels residus retinguts a bord, implicaria una greu situació per haver efectuat la sortida sense la preceptiva autorització. Aquest supòsit implicaria ser sancionats segons l'art. 13 del mateix RD.

Per tal d'evitar que cap vaixell salpi de port sense autorització, l'agent demanarà al Capità els certificats d'entrega de residus degudament signats pel proveïdor del servei i la Capitania Marítima i els mantindrà als respectius expedients de consignació.



Ministerio de Fomento
 Dirección General de la Marina Mercante
 Capitanía / Distrito Marítimo de BARCELONA (España)
 The Maritime Authority of (Spain)

ANEXO IV
SHIP'S CLEARANCE

La Capitanía /Distrito Marítimo de BARCELONA (España), ha despachado el siguiente buque:
 The Maritime Authority of (Spain), has cleared the following vessel:

Nombre del buque: VAIXELL
 Name of vessel: _____

Bandera/Registro: MT MALTA **Puerto de Registro:** MTMLA **GT:** 19865.0
 Flag/Registry: _____ Port of Registry: _____ GT: _____

Nombre del Capitán: NOM CAPITÀ **Nacionalidad:** _____
 Name of Master: _____ CitizenShip: _____

Cargamento: _____
 Cargo: _____

Para el puerto de: SANTOS **País:** BRAZIL
 Next port of call: _____ Country: _____

Fecha de salida: 10/08/2017 **Hora de salida prevista:** 18:00
 Date of Departure: _____ Expected Time of Departure: _____

Observaciones: _____
 Remarks: _____

En BARCELONA, jueves, 10 de agosto de 2017

EL CAPITÁN MARÍTIMO / JEFE DE DISTRITO
 (P.D.)

For the MARITIME AUTHORITY



(Sello y firma)
 (Stamp and signature)

Fecha y Hora de emisión: 10/08/2017 13:16
 Date & Time issued

Certificado N°: ESBCN2017XXXXX
 Ship's Clearance Certificate No:

La validez de este documento Ship's Clearance está condicionada a la entrega de los desechos generados por el buque y residuos de carga, a menos que exista una autorización de la Capitanía Marítima de BARCELONA para retener los desechos y residuos a bordo (Directiva 2000/59/CE y R.D. 1381/2002).

The validity of this ship's clearance is conditioned to the delivery of ship generated waste and cargo residues to the reception facility unless an authorized document of retention of wastes and cargo residues on board had been issued by the Maritime Authority of BARCELONA (Directive 2000/59/EC and R.D. 1381/2002).

Puede consultar este Ship's Clearance en <https://sede.fomento.gob.es/MFOM.DGMM.SHIPSCLEARANCE.WEB/> con el código 017318400021XXX

You can look for this Ship's Clearance at <https://sede.fomento.gob.es/MFOM.DGMM.SHIPSCLEARANCE.WEB/> with the code 017318400021XXX

II-lustració 13. Exemple despatx de sortida - Ministeri de Foment



MINISTERIO
DE FOMENTO

SECRETARÍA DE ESTADO DE
INFRAESTRUCTURAS,
TRANSPORTE Y VIVIENDA

SECRETARÍA GENERAL DE TRANSPORTE

Dirección General de la Marina Mercante
Capitanía / Distrito Marítimo de BARCELONA

AUTORIZACIÓN PARA LA RETENCIÓN DE RESIDUOS A BORDO
(AUTHORIZATION DOCUMENT FOR RETENTION OF WASTES ON BOARD)

Vista la declaración de residuos presentada el día 24/07/2017 en el puerto de BARCELONA por el Capitán del buque "VAIXELL" IMO No. 956XXXX, de conformidad con lo dispuesto en el Artículo 6 y Anexo II del Real Decreto 1381/2002, de 20 de diciembre, sobre instalaciones portuarias de recepción de desechos generados por los buques y residuos de carga (BOE núm. 305 de 21/12/02) y de la Directiva 2000/59/CE.

In view of the declaration of ship-generated waste and cargo residues given on 24/07/2017 in BARCELONA by the Master of the vessel "VAIXELL", OMI Nr. 956XXXX, in accordance with Article 6 and Annex II of Royal Decree 1381/2002, of December 20th, about port reception facilities for ship-generated waste and cargo residues (BOE num 305 of 21/12/02) and Directive 2000/59/EC.

Considerando que el buque se dirige al puerto de SANTOS donde existen instalaciones de recepción y que dispone de suficiente capacidad de almacenamiento en sus tanques para los residuos oleosos que tiene actualmente y los que pueda generar durante su travesía.

Considering that the vessel bound to port of SANTOS where there are waste reception facilities and having verified that the vessel has sufficient storage capacity for the waste oils already present on board and for the waste oils generated during her scheduled voyage.

Se Autoriza al Capitán del buque "VAIXELL", de bandera/registro MT MALTA, IMO No. 956XXXX, a proseguir su viaje al puerto referido, manteniendo a bordo los residuos oleosos declarados:

The Maritime Authority in BARCELONA authorizes to the Master of the vessel "VAIXELL", flag/registry MT MALTA OMI Nr. 956XXXX, to continue her voyage to the port before mentioned, keeping on board her declared waste oils:

- Fangos, (Sludges) 3.5
- Agua de sentinas, (Bilge Water) 2.3
- Otros, (Other) --

Antes de la salida todos los residuos sólidos deben ser descargados.
Before departure all solid wastes must be delivered.

BARCELONA 10/08/2017 13:16:14
EL CAPITÁN MARÍTIMO / JEFE DE DISTRITO
(P.D.)
For the MARITIME AUTHORITY



(Sello y firma)
(Stamp and signature)

Capitán del buque: Nom del Capità
Master of the vessel:

Consignatario: Nom consignatari
Agency:

Il·lustració 14. Autorització per retenir els residus a bord - Ministeri de Foment

Capítol 8. Sol·licitud d'escrits per a la concessió de visats d'entrada a ciutadans de països no membres del conveni Schengen

8.1 Mesura preventiva

Els terminis que exigeixen les oficines consulars de les Ambaixades espanyoles per l'emissió de visats d'entrada a Espanya per a tripulants, comporta que es sol·liciti als agents consignataris, amb certa freqüència, l'emissió d'escrits que permetin a les agències encarregades de les tripulacions accelerar els tràmits per l'obtenció dels visats.

Amb independència de que la gestió del consignatari sigui compensada econòmicament segons les condicions establertes, l'agent haurà d'assegurar-se prèviament de la veracitat de l'escala prevista del vaixell indicat.

Així doncs, l'agent consignatari realitzarà una carta d'invitació ("Letter of Invitation – LOI") escrita amb contingut merament informatiu, sense acceptar en cap moment responsabilitats o costos (veure Il·lustració 15).

TO WHOM IT MAY CONCERN

This is to inform you, to whom it may concern, that as per information received from Messrs. **CREW MANNING DETAILS COMPANY**, as agents to the owners, the following persons will be travelling to Barcelona, Spain to join MV **XXXXXXXX** **XXXXX**/flag IMO: **XXXXXXXX**

Crew Members:

Flight details:

The vessel **XXXXXXXX** will call Barcelona port on **DATE** for **LOADING** cargo purposes.

As per information received here from Messrs. **CREW MANNING DETAILS COMPANY**, as agents for the vessel **XXXXXXXX** the above named crewmembers will be joining the named vessel at this port.

We, as ship agents for this vessel's call at Barcelona port, will meet crewmembers at their arrival at El Prat Airport, arranging their transportation to Barcelona port in order to board the vessel soonest possible.

Yours faithfully,

(Name, signature and stamp)

AGENCY DEPARTMENT
Barcelona, 16 May 2017

II·lustració 15. Model carta invitació

Capítol 9. Conclusions

En les pàgines anteriors hem estat revisant alguns dels processos de les tasques del dia a dia d'un consignatari de vaixells Tramp. Totes aquestes feines estan regulades, sigui per Lleis o per procediments interns, fet que fa que l'agent consignatari hagi d'estar al dia en quant a la legislació, ha de conèixer bé la professió i seguir els sistemes establerts. Tot l'anterior li permetrà gaudir de cobertura legal en cas que existeixi qualsevol reclamació en el futur. Malauradament i per desconeixement, en ocasions, l'agent s'assabenta dels nous procediments després d'haver rebut una sanció i és, per tant, el mètode prova/error el que aplica en alguns casos. Per evitar-ho, recomanaria que l'agent estigui en constant contacte amb les Administracions, amb l'Associació de Consignataris o inclús col·laborant en fòrums o taules de treball per estar permanentment informat.

L'obtenció d'una certificació i la realització d'auditories internes, són mesures que ajuden a depurar processos de treball adequadament, detectar mancances i evitar errors. Això no treu que durant l'execució del dia a dia d'un consignatari, seguir aquestes recomanacions, pot arribar a ser un llast pesat difícil de dur a terme. És a dir, en moltes empreses existeix actualment **falta de personal**, fet que impossibilita actuar amb la diligència adequada. I és per això que seria força interessant que les empreses (o com a mínim les d'una mida considerable) disposessin de personal exclusiu per atendre aquests afers.

Una conseqüència directa de l'ampliació de personal, sumat al cost propi de la certificació, seria un augment en el preu dels serveis que ofereixen les companyies.

Un exemple de certificació molt propera a nosaltres és la marca de qualitat "**Efficiency Network**" del Port de Barcelona. Aquesta va néixer fa 5 anys dins del sector transitori però actualment s'està treballant en la seva implantació a d'altres sectors portuaris com són els *serveis del vaixell*. Aquests són tots els proveïdors de serveis, les Administracions Marítimes (Autoritat Portuària i Capitania Marítima), pràctics, amarradors, remolcadors, empreses de subministrament de combustible i de recollida de residus. Tots ells tindran la possibilitat d'adherir-se a aquesta certificació amb l'objectiu de fer palès que són més fiables i àgils. Alhora, però, assumiran tasques administratives addicionals per portar a terme aquest nou procediment tal i com hem vist anteriorment: enregistrar dades, estudiar les anomalies i fer els informes necessaris. Totes aquelles empreses que decideixin treballar sota aquesta marca de qualitat hauran d'abonar la taxa corresponent, inversió que pot tenir-se en consideració si es vol aprofitar del màrqueting que t'ofereix no només la marca en si mateixa sinó la presència en la plana web del Port de Barcelona.

Les taules de treball de la "Efficiency Network" estan funcionant des de principis de l'any en curs, de les quals en formo part representant al grup de consignataris Tramp. Amb una periodicitat bimensual s'avança a bon ritme per a què sigui una realitat el proper 2018.

Pel que fa a l'evolució dels últims 30 anys dels **contractes d'agència de vaixells Tramp** s'ha passat de pactar telefònicament els acords, al procediment actual mitjançant la signatura digital de l'acceptació de condicions i instruccions del contracte mitjançant un "click" a un "check" dins de portals web gestionats per empreses, on els armadors han externalitzat els seus serveis administratius i financers, en països on la mà d'obra és més barata. Dos exemples d'aquestes empreses que es dediquen al control financer dels comptes d'escala són DA-Desk i Diabos.

Evidentment s'ha seguit en aquest sector també la tendència global d'utilitzar els procediments on-line, i això fa que en moltes ocasions "validem" i "acceptem" termes o condicions generals a les quals no els hi hem dedicat un temps de lectura i comprensió adequades. Sí és cert, però, que aquests interminables contractes són útils quan necessitem buscar una informació concreta, però no són gens àgils per a lectures freqüents. És aquí on l'experiència juga un paper fonamental per oferir un servei de qualitat en l'atenció als vaixells consignats.

En relació al despatx de sortida i a la obligatorietat de descarregar tots els **residus sòlids** a port espanyol, estant l'entrega de deixalles totalment coberta en la taxa de residus (independentment de la quantitat) ha fet que els ports espanyols s'hagin convertit en els abocadors del Sud d'Europa. La finalitat de la Llei que és intentar aconseguir uns mars més nets, s'ha convertit en un problema econòmic, pel fet de que es paga en funció del GT del vaixell. Així doncs, els vaixells de mercaderies paguen unes tarifes molt elevades pels pocs residus que entreguen i, en canvi, els creuers que són els vaixells que més residus generen tenen la taxa limitada. Per tant, aquesta regulació ha fet que el Port de Barcelona estigui actualment perdent diners amb la gestió de la recollida de residus. Em consta que s'està treballant per trobar la solució a aquest desequilibri.

Un punt que voldria posar en valor és la relació existent entre la comunitat de consignataris de Barcelona i les Administracions Marítimes. En l'exemple concret del tràfic de MMPP, la Capitania Marítima s'encarrega d'expedir puntualment tota una sèrie de circulars on s'inclouen recomanacions i recordatoris relatius als mètodes de declaració d'aquestes MMPP (veure Annex 1).

Tot i que la obligació és del consignatari en quant a conèixer en profunditat els tipus de MMPP i les seves regulacions per evitar sancions greus, la Capitania després de constatar que existia dins la comunitat un desconeixement de procediments, va prendre la iniciativa d'emetre aquest recordatori.

És doncs interessant, i així ho aplico personalment durant el desenvolupament de la meva feina, promoure una **relació Win-Win d'intercanvi de coneixements**, tant amb l'administració com amb col·legues de professió per, entre tots, buscar l'eficiència en la nostra professió.

Per acabar aquestes conclusions voldria aportar una última reflexió. El sector marítim i logístic va patir com ja sabem els efectes de l'anomenada crisi i de la globalització, de la mateixa manera que ha afectat a altres sectors com el bancari o el d'assegurances. El peix gran es menja el peix petit, navilieres grans compren o es fusionen desapareixent les navilieres més petites, els agents locals són contractats per "hub agents" que ja han negociat tarifes amb els armadors a nivell mundial, i els armadors contracten empreses de control de costos financers als ports.

Els canvis que provoca haver de treballar amb empreses enormes, amb serveis descentralitzats en països d'Orient Mitjà, Índic i Sud-Est asiàtic, amb correspondència impersonal, call-centers, procediments on-line, són una pèrdua en l'atenció personalitzada i per tant una pèrdua de valor en el servei.

La nostra professió no hauria de perdre el tracte humà en la relació més propera donat que no hem d'oblidar que l'atenció que oferim, no és només a administracions, armadors i vaixells, sinó a les tripulacions. Persones que porten molts dies embarcats i que valoren profundament quan ens preocupem per ells, que els hi puguem solucionar problemes, no només professionals. En ocasions no són tot diners, en la nostra mà està en moltes ocasions promoure unes bones condicions per a què la feina durant la seva estada a port es realitzi d'una manera satisfactòria per a totes les parts. És a dir, com rep un Capità que algú faci una gestió per a què pugui gaudir d'un cap de setmana a Barcelona, sense perjudici dels interessos de l'armador? I si li porten pa acabat de coure o uns dolços durant la visita de cortesia al matí?

Durant els anys que porto com a agent consignatari he viscut moltes anècdotes, tant de bones com de dolentes. Ens quedarem amb aquelles ulleres de sol que vaig haver de donar a un capità perquè havia perdut les seves just abans de salpar o l'amistat amb un capità indi que encara perdura després de tants anys. Quan ens ocupem de les persones, la nostra feina, que pot semblar vista des de fora avorrida i molt metòdica, agafa un caire molt humà i no deixa de sorprendre'ns diàriament.

Bibliografia

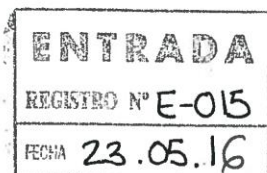
- [1] A. Montori, C. Escribano, J.E. Martínez. *Manual del Transporte Marítimo*. Marge books, 2015.
- [2] Departamento de Calidad. *Manual de Procedimientos*. Actividad Consignaciones Capítulo 3. 2014.
- [3] Comitè de Seguretat Marítima de la IMO. *Codi Marítim Internacional de Càrregues Sòlides a Granel (Codi IMSBC)*. Resolució MSC. 268(85), BOE núm. 98, de 25 d'abril de 2011: 41469-41853
- [4] Organització Mundial de la Salut. *Reglament Sanitari Internacional (2005)*. 2ª Edició, Ginebra, 2008
- [5] Ministerio de la Presidencia. *Real Decreto 1381/2002, de 20 de diciembre, sobre instalaciones portuarias de recepción de desechos generados por buques y residuos de carga*. BOE núm. 305, de 21/12/2002
- [6] Ministerio de Fomento. *Guía de Buenas Prácticas en la implantación de sistemas de gestión ambiental en empresas portuarias*. Puertos del Estado, Gobierno de España, 2011
- [7] B. Pérez del Molino. *La figura del agente consignatario*. Curs de l'Associació d'Agents Consignataris de Barcelona. Tema 3. Octubre, 2014
- [8] J. Trius. *La figura del agente consignatario*. Curs de l'Associació d'Agents Consignataris de Barcelona. Tema 6. Octubre, 2014
- [9] J. Gutiérrez Soto. *Trabajo sobre la situación actual y evolución histórica de la consignación de buques en los puertos españoles*. Septiembre, 2016
- [10] Ministerio de Relaciones con las Cortes y de la Secretaría del Gobierno. *Real Decreto 145/1989, de 20 de enero, por el que se aprueba el Reglamento Nacional de Admisión, Manipulación y Almacenamiento de Mercancías Peligrosas en los Puertos*. BOE núm. 37, de 13/02/1989
- [11] Ministerio de Fomento. *Real Decreto 1593/2010, de 26 de noviembre, por el que se modifica el Real Decreto de 210/2004, de 6 de febrero, por el que se establece un sistema de seguimiento y de información sobre el tráfico marítimo*. BOE núm. 289, de 30/11/2010
- [12] Portic. *Manual de Usuario Portic Manifiesta HAZMAT*. Versión 0.10. 22/05/2013

Annex 1. Instruccions MMPP de Capitania Marítima de Barcelona

A1.1 Circulars de Capitania amb relació als procediments HAZMAT



MINISTERIO
DE FOMENTO



ASOCIACION DE CONSIGNATARIOS
DEL PUERTO DE BARCELONA
Av. Drassanes, 6-8
Ed. Colón, planta 13, pta. 1ª
08001 BARCELONA

Ref. Correos: HAZMAT ASSOC. CONSIGNATARIOS

ASUNTO: FORMALIDADES INFORMATIVAS RELATIVAS A BUQUES QUE TRANSPORTEN MERCANCIAS PELIGROSAS O CONTAMINANTES.

TEXTO:

En los pasados meses de febrero, marzo y abril se registraron numerosos incumplimientos de los agentes consignatarios respecto de la presentación en tiempo y forma de las DECLARACIONES DE MERCANCIAS PELIGROSAS (HAZMAT DE ENTRADA Y SALIDA), en contradicción con la declaración previa efectuada en el Documento Único de Escala (DUE).

Paralelamente, fueron detectados problemas en los mecanismos de integración entre DUEPORT y la Dirección General de la Marina Mercante (DGMM), que impedía la comunicación entre los dos sistemas, desvirtuando la fecha real de la presentación e integración en el sistema de gestión de escalas de la documentación hazmat, desde el punto de observación de DESPACHO DE BUQUES de las Capitanías Marítimas.

Los aludidos defectos en el suministro de las formalidades informativas exigibles a los buques mercantes que transporten mercancías peligrosas o contaminantes previamente a la llegada a los puertos españoles y/o a la salida de estos, pudieran haberse visto afectados por esta disfunción en el sistema informático de gestión, motivo por el que el supuesto de hecho por el que se iniciaron las actuaciones no quedó probado, y en consecuencia, dichas actuaciones han sido archivadas.

A LA VISTA DE ESTAS INCIDENCIAS, CONSIDERAMOS OPORTUNO RECORDAR:

(ENTRADA) Que es competencia de la Capitanía Marítima de Barcelona, el seguimiento, la autorización o denegación de entrada de los buques en las aguas que España ejerce soberanía y cuyo destino es el puerto de Barcelona. Estableciéndose la comunicación de las formalidades informativas a través de la ventanilla única de la Autoridad Portuaria, de la LISTA DE CARGA PELIGROSA/HAZMAT DE ENTRADA con al menos 24 horas de antelación a su llegada al puerto de Barcelona o en el momento que el buque abandone el puerto de procedencia si la duración del viaje es inferior a 24 h, o cuando se disponga de dicha información.....

(SALIDA) Respecto al buque que transporte mercancías peligrosas o contaminantes y que abandone el puerto de Barcelona notificarán la LISTA DE CARGA PELIGROSA/HAZMAT DE SALIDA a la Capitanía Marítima, a través de la ventanilla única de la Autoridad Portuaria, a más tardar en el momento de la SALIDA del puerto.

(MODIFICACIÓN DUE) Advertir, que los posibles defectos e incumplimientos relativos a la carencia de información sobre las mercancías peligrosas, como consecuencia de no haber modificado y actualizado, en su momento, el Documento Único de Escala (DUE), será considerado como infracción al deber de facilitar información a la Autoridad Marítima, de constatare tal supuesto, más allá de la salida del buque del puerto de Barcelona.

CORREO ELECTRÓNICO:
fivalencia@fomento.es
FAX: 34.93. 223.46.12

Ctra. de Circunvalación
Tramo VI
08040 Barcelona
T- 34. 93. 223.53.94

Il·lustració A 1 Circular 100.16 (anvers) - Capitanía Marítima de Barcelona



MINISTERIO
DE FOMENTO

SECRETARÍA GENERAL DE
TRANSPORTES

DIRECCIÓN GENERAL
DE LA MARINA MERCANTE

CAPITANÍA MARÍTIMA
EN BARCELONA

Todo ello, de acuerdo a las previsiones de los artículos 3 del Real Decreto 1334/2012, de 21 de septiembre, sobre las formalidades informativas exigibles a los buques mercantes que lleguen a los puertos españoles o que salgan de éstos (B.O.E. núm. 229 de 22 de septiembre de 2012), en relación con el artículo 13 y concordantes del Real Decreto 210/2004, de 6 de Febrero, por el que se establece un sistema de seguimiento y de información sobre el tráfico marítimo (B.O.E. nº 39 de 14 de febrero de 2004), actualizado por el Real Decreto 1593/2010, de 26 de noviembre, por el que se modifica el Real Decreto 210/2004, de 6 de febrero, por el que se establece un sistema de seguimiento y de información sobre el tráfico marítimo (B.O.E. nº 289 de 30 de noviembre de 2010) y el Real Decreto 201/2012, de 23 de enero, por el que se modifica el Real Decreto 210/2004, de 6 de febrero, por el que se establece el sistema de seguimiento y de información sobre el tráfico marítimo (B.O.E. Núm. 30 de 4 de febrero de 2012) y lo previsto en el artículo 13 y concordantes del Real Decreto 145/1989, de 20 de enero, por el que se aprueba el Reglamento Nacional de Admisión, Manipulación y Almacenamiento de Mercancías Peligrosas en los Puertos (B.O.E. Núm. 37 de 13 de febrero de 1989).

No parece superfluo insistir, que el incumplimiento de los presupuestos reglamentarios expuestos suponen una omisión de la información que esta Administración Marítima debe conocer de los buques que escalan o pretenden hacerlo en el puerto de Barcelona, de acuerdo a las formas y canales establecidos y de conformidad con los términos y plazos determinados, para el pleno y adecuado ejercicio de las potestades conferidas reglamentariamente a las Capitanías Marítimas. Supuestos de hecho que podrían constituir la obstaculización del tráfico marítimo seguro, estando tipificados como infracción contra la ordenación del tráfico marítimo en el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el texto Refundido de la Ley de Puertos y de la Marina Mercante (B.O.E. Núm. 253 de 20 de octubre de 2011).

En Barcelona, a 17 de mayo de 2016

EL CAPITAN MARITIMO DE BARCELONA

Javier Valencia Alonso




ASOCIACION DE CONSIGNATARIOS
DEL PUERTO DE BARCELONA

CORREO ELECTRÓNICO:
fivalencia@fomento.es
FAX: 34.93. 223.46.12

Ctra. de Circunvalación
Tramo VI
08040 Barcelona
T- 34. 93. 223.53.94

II-lustració A 2 Circular 100.16 (revers) - Capitania Marítima de Barcelona

	<p>MINISTERIO DE FOMENTO</p>	<p>SECRETARÍA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA</p>
		<p>SECRETARÍA GENERAL DE TRANSPORTE</p>
		<p>DIRECCIÓN GENERAL DE LA MARINA MERCANTE</p>
		<p>CAPITANÍA MARÍTIMA DE BARCELONA</p>

ERSHIP S.A.
Av.de les Garrigues,13-15
Parc de Negocis Mas Blau II
08820 PRAT LLOBREGAT

Asunto: Mejora del cumplimiento de comunicado HAZMAT para buques tanque.

El pasado 10 de Abril de 2012, el Director de la Autoridad Portuaria de Barcelona y el Capitán Marítimo de Barcelona emitieron un comunicado conjunto a los consignatarios sobre el mensaje de notificación de mercancías peligrosas y/o contaminantes – HAZMAT. El cumplimiento de las instrucciones de dicho escrito ha sido irregular.

No obstante lo anterior, es imperativo y urgente ahora la mejora del cumplimiento para los buques tanque que transportan mercancías peligrosas y/o contaminantes que lleguen al puerto de Barcelona. Ello es así en tanto que los Planes interiores marítimos de lucha contra la contaminación de estos productos, exige, aún más si cabe, el conocimiento exhaustivo de los productos en los tanques de carga de los buques de graneles líquidos ya sea para cargar o descargar o en tránsito, y ello de una manera rápida y precisa y con antelación.

Hasta el momento, gran parte de los consignatarios facilitan la información siguiente vía fax pero conviene regular de nuevo la forma de facilitar la información.

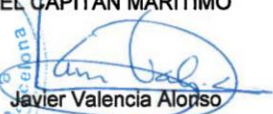
Por lo tanto, a partir de la presente, antes de la llegada del buque, todos los consignatarios de buques tanque deberán facilitar vía escáner en formato pdf, a las direcciones de correo electrónico hazmat.bcn.dgmm@fomento.es y hazmat@portdebarcelona.cat, la siguiente información:


- El formato relleno MARPOL: 'Cargo Information for the purpose of Annex II and the IBC Code (excepto buques cargados sólo con productos hidrocarburos – MARPOL Anexo I-, y buques cargados sólo con gases licuados – Código IGC)
- El Cargo Stowage Plan (esquema de los tanques del buque con sus nombres, productos, cantidades y densidad). Se aportará en todos los casos. Los buques en lastre también lo aportarán, al efecto de conocer la disposición de los tanques de carga.

El archivo deberá nombrarse 'número de escala y nombre del buque'. Por ejemplo: '45625 SITEAM NEPTUN'.

Quedo a su disposición para cualquier aclaración referente a esta instrucción.

Barcelona, 27 de Febrero de 2014
EL CAPITÁN MARÍTIMO


Javier Valencia Alonso



BARCELONA N Reg 2002
Nº Doc: 201423002229 F Reg: 28/02/2014 08:52
Nº Exp: 20142301411 Dest: 996/000
D.G.M.M

Correo electrónico: fvalencia@fomento.es

Carretera de Circunvalación
Tramo VI – Recinto Portuario
08040 Barcelona

11 MAR 2014

II-lustració A 3 Circular 47.14 - Capitania Marítima de Barcelona

