



Guía sobre la implementación del Convenio SOLAS Capítulo VI, Regla 2

SEGURIDAD DE LA CARGA – Guía sobre la implementación del Convenio SOLAS Capítulo VI regla 2 de las modificaciones que exige la verificación del peso bruto dentro de contenedores.

RESUMEN

Esta guía describe la situación en Guatemala en relación con las modificaciones al SOLAS en su capítulo VI, regla 2 que entraran en vigor a partir del 1 de julio de 2016. También nos da acceso a una guía detallada para los cargadores, terminales / puertos y los transportistas de Guatemala sobre la aplicación de las disposiciones del Convenio SOLAS, capítulo VI.

La Organización Marítima Internacional (OMI) ha enmendado el convenio sobre la seguridad de la vida en el mar (SOLAS, por sus siglas en ingles) para requerir, **como condición para cargar un contenedor lleno en un buque para exportación, que el contenedor tenga verificado el peso bruto**. Este cambio afectará a toda la industria del transporte marítimo en contenedor.

El embarcador es responsable de obtener el peso bruto verificado de un contenedor lleno y de comunicarlo a la naviera.

Este requisito será **obligatorio el 1 de julio de 2016** y se aplicará globalmente, todas las partes involucradas en la carga en contenedor deberán estar preparadas para la nueva situación.

Guía sobre las modificaciones del Capítulo VI del Convenio SOLAS

1. De acuerdo con las preocupaciones planteadas por la industria del transporte marítimo acerca de la mala declaración del peso bruto verificado de los contenedores, SOLAS, capítulo VI regla 2 ha sido modificado.
2. Las modificaciones de la regla 2 de SOLAS, capítulo VI, que entra en vigor el 1 de julio del año 2016 explica en detalle como el peso bruto de la carga contenida en las unidades, incluyendo la tara del contenedor, debe ser verificado. Esta enmienda da al embarcador dos posibles opciones para decidir el método a utilizar para la orientación precisa de un peso bruto.

Más información

Comisión Portuaria Nacional (CPN)

6ª Avenida "A" 8-66 Zona 9

Guatemala, Ciudad

01009

Guatemala, Centroamérica

Teléfono

(502) 2419-4800

Fax

(502) 2360-5457

Sitio Web

www.cpn.gob.gt

www.pbv.cpn.gob.gt

Correo electrónico (e-mail)

info@cpn.gob.gt

registropbv@cpn.gob.gt

pbv@cpn.gob.gt

Publicado abril 2016

Copyright CPN 2016.

Directrices de Guatemala sobre el peso bruto verificado de contenedores

Resumen

Este documento describe las directrices de Guatemala para la aplicación de la obligatoriedad de las enmiendas al Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS) Capítulo VI, Parte A, Regla 2 –Información sobre la carga que fue adoptada en noviembre de 2014. La enmienda de SOLAS obliga al embarcador de los contenedores a verificar y proporcionar el peso bruto del contenedor al cargador¹ o representante de la naviera y al representante de la terminal antes de ser cargado al buque.

Contenido

1	Introducción	Página 4
2	Definiciones	Página 4
3	Alcance	Página 5
4	Principios fundamentales	Página 5
5	Métodos para obtener el peso bruto verificado de un contenedor	Página 6
6	Documentación	Página 7
7	Flujo de información en la cadena de suministro	Página 7
8	Discrepancias en peso bruto	Página 8
9	Contenedores excediendo su peso bruto máximo	Página 9
10	Contenedores vacíos	Página 9
11	Contingencias para contenedores sin un peso bruto verificado	Página 9
12	Declaraciones erróneas	Página 10
13	Aplicación	Página 10

Lista de anexos

Anexo 1	Definiciones
Anexo 2	Método 2 Proceso de solicitud a la Comisión Portuaria Nacional (CPN)
Anexo 3	Los métodos para obtener el peso bruto verificado de un contenedor lleno
Anexo 4	Bibliografía e información complementaria

¹ Cargador se usa como un término para cubrir el “el capitán o su representante”, como lo indica SOLAS en su capítulo VI, regla 2.

1. Introducción

Como resultado de los incidentes, informes publicados y preocupaciones de los embarcadores y otros que se encuentran en la cadena de suministro de transporte, la Organización Marítima Internacional (OMI) ha reconocido y discutido los problemas asociados con los contenedores de carga, problemas estructurales, embalaje, su peso bruto (declaraciones erróneas sobre el peso de carga) y la forma en que están asegurados en el buque, ya un tiempo atrás.

Después de las discusiones anteriores en los subcomités de la OMI involucrando varios gobiernos y organizaciones, en noviembre de 2014, la reunión del Comité de Seguridad Marítima de la OMI (MSC 94) aprobó los cambios a la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS) Capítulo VI, Regla 2 –Información sobre la carga respecto a la obligatoriedad de la verificación del peso bruto del contenedor en asociación con la directriz publicada en la circular MSC.1/Circ.1475.

Debe tenerse en cuenta que tanto el texto del Convenio SOLAS como las directrices fueron producidos como resultado de discusiones abiertas, sobre las propuestas acordadas entre los gobiernos y los organismos de comercio para hacer frente a los problemas de seguridad reconocidos y documentados y a la vez minimizar el impacto de los participantes en la cadena de suministro.

El efecto en la cadena de suministro es que la verificación del peso bruto de contenedores se requerirá antes que los contenedores sean colocados a bordo del buque, véase párrafo, Alcance.

La cadena de suministro es un sistema complejo y dinámico que consiste en un número de diferentes empresas que trabajan en sucesión para producir, transportar y entregar mercancías del proveedor al cliente. Para garantizar el cumplimiento de estas disposiciones del Convenio SOLAS, los participantes involucrados en la cadena de suministro deben acordar entre sí los procesos necesarios para asegurar que los pesos estén disponibles antes que los contenedores llenos sean cargados al buque.

Las disposiciones del Convenio SOLAS fueron adoptadas en noviembre de 2014 y entrarán en vigor el 1 de julio de 2016, el período de intervención debe ser considerado como el período de transición.

Estas directrices se han redactado tras conversaciones entre exportadores, consolidadores de carga, representantes de las navieras, Empresa Portuaria Quetzal (EPQ), Empresa Portuaria Santo Tomás de Castilla (EMPORNAC), Terminal Ferroviaria Puerto Barrios, Ministerio de Economía en su Centro Nacional de Metrología, Oficina Guatemalteca de Acreditación (OGA), Proveedores de servicios de básculas en terminales portuarias, Asociación Guatemalteca de Exportadores (AGEXPORT) y empresas proveedoras y prestadoras de servicios de sistemas de pesaje, se informa la implementación sobre la aplicación de las disposiciones del Convenio SOLAS.

2. Definiciones

Es importante asegurar la uniformidad mediante el uso de las definiciones establecidas en el MSC 1/Circ.1475 y que se reproducen en el Anexo 1.

3. Alcance

A menos que se especifique en el siguiente apartado sobre las disposiciones del Convenio SOLAS en lo referente a la verificación del peso bruto de un contenedor lleno se aplica a todos los contenedores que son objeto del CSC y que han de ser estibados en un buque.

Estas directrices se aplican en relación con las exportaciones efectuadas por Guatemala; el peso bruto de contenedores de entrada tendrá la verificación en el país de carga o bien por medio de un acuerdo previo entre el embarcador y el cargador.

Las disposiciones del Convenio SOLAS Capítulo VI, parte A, Regla 2 no se aplica a:

- (i) Un contenedor lleno de un chasis o remolque para ser conducido en un buque de carga rodada (RO-RO) que es dedicado a viajes internacionales cortos².
- (ii) Carga entregada por el embarcador al capitán para transportar en un contenedor ya a bordo del buque.
- (iii) “Contenedores costa afuera (offshore)” a lo que el CSC, de acuerdo con las directrices para la aprobación de contenedores manipulados en mar abierto, para instalaciones mar adentro (MSC/Circ.860) titulada y revisada recomendaciones sobre la interpretación y aplicación armonizada internacional, Convenio para la seguridad de los contenedores, 1972, enmendado (CSC.1 /Circ.138/ Rev. 1), no lo aplica.

4. Principios fundamentales

La responsabilidad de obtener y documentar el peso bruto verificado de un contenedor recae en el embarcador.

Un contenedor lleno no será cargado en un buque en donde las regulaciones del Convenio SOLAS se aplican, a menos que, el capitán o su representante y el representante de la terminal hayan proporcionado, con antelación a cargar el buque, el peso bruto verificado del contenedor.

El propósito de esta regla es obtener un peso bruto preciso de un contenedor que se mueve a través de la cadena de suministro antes de ser cargado al buque y no una estimación del peso bruto, lo cual no está permitido.

² Las regulaciones del Convenio SOLAS, regla III/2 define “viaje internacional corto” como un viaje internacional durante el cual el buque no se encuentra a más de 200 millas de un puerto o un lugar donde los pasajeros y la tripulación podrán encontrar un refugio seguro, y que, además, no exceda de 600 millas de longitud entre el último puerto de escala en el país en el que el viaje comienza hasta el puerto de destino final.

5. Métodos para obtener el peso bruto verificado de un contenedor lleno

Las regulaciones del Convenio SOLAS prescriben dos métodos por los cuales el expedidor puede obtener el peso bruto verificado de un contenedor lleno, que se hará referencia como “Método 1” y “Método 2” en este documento.

Método 1:

Pesando el contenedor lleno utilizando equipo de pesaje calibrado y certificado basándose en las normas y requisitos del Estado ³(por ejemplo, las básculas puente, tecnologías de detección de células de carga, u otro equipo de pesaje) (Véase Anexos).

Método 2:

Pesando todos los paquetes y objetos de carga, incluido el peso de las paletas y otros materiales de embalaje de seguridad y adicionando la tara del contenedor para luego sumarlas.

Cabe señalar que para ciertos tipos de artículos u objetos de carga (por ejemplo, chatarra, grano sin embalaje y otras cargas a granel) sería inadecuado y poco práctico utilizar el método 2, como se explicará más adelante.

No obstante, los requisitos del Código de la CTU en relación con la distribución de carga también se deben de seguir.

Proceso de aprobación para los embarcadores que deseen utilizar el método 1 o método 2

Con el fin de utilizar cualquiera de los dos métodos, SOLAS requiere que una autoridad competente (CPN), certifique la aprobación del método que utilice el embarcador. Reconociendo que los embarcadores utilizan métodos de trabajo y sistemas de gestión diferentes, las rutas para obtener la aprobación son:

1. Las compañías que llevan a cabo un Sistema de Gestión de Calidad acreditado (como ISO 9001 o ISO 28000) o un Operador Económico Autorizado (OEA), que emite la Superintendencia de Administración Tributaria (SAT), que incluyen procedimientos documentales para satisfacer el requisito del peso, se considerará que tienen demostrado su competencia para utilizar alguno de los dos métodos. Al embarcador se le requerirá presentar los procedimientos pertinentes, junto con una copia de los certificados a los representantes de la CPN.
2. Las compañías no acreditadas, como anteriormente mencionado, pero que operan una compañía que tiene un Sistema de Gestión incluyendo un Sistema de Planificación de Recursos Empresariales (ERP), por ejemplo, SAP, pueden ser aprobados por la CPN,

³ Norma nacional obligatoria COGUANOR NGO 4015 (ISO 17025); Norma opcional para intervalos de calibración COGUANOR D10:2007.

después de comprobar de forma electrónica o en duro la documentación en los temas referentes al requisito del peso.

3. Otros esquemas de auditoría aprobadas por la CPN (referentes al requisito del peso).

El proceso de acreditación real se detalle en el Anexo 2: directrices de los procesos de peso están contenidas dentro del Anexo 3.

Las compañías que exitosamente se conviertan en compañías autorizadas, se registrarán en una base de datos de Guatemala, supervisado por la CPN. La base de datos será accesible a los ya aprobados embarcadores y cargadores (líneas navieras) y puerto/terminales portuarias a fin de que, si deseen o se sospecha que existe una discrepancia, puede ser confirmado, que los contenedores en particular están siendo presentados por compañías o empresas certificadas, según sea necesario.

Debe tenerse en cuenta que ciertos tipos de artículos u objetos de carga (por ejemplo, chatarra, grano sin embalaje y otras cargas a granel) no se prestan fácilmente al peso individual a su posterior llenado en un contenedor. En tales casos, el uso del “Método 2” sería inadecuado y poco práctico, por lo que el “Método 1” se debe de utilizar en su lugar.

6. Documentación

El reglamento del Convenio SOLAS requiere que el embarcador verifique el peso bruto del contenedor utilizando el método 1 o 2 y comunique el peso bruto verificado en un documento de envío. Este documento puede ser parte de un instructivo de envío, el cual es enviado a la línea naviera o como una comunicación separada (por ejemplo, una declaración que incluye un certificado del peso que se produce en una estación de pesaje que utiliza equipos calibrados y certificados que se encuentra en la ruta entre el lugar de origen del embarcador y la terminal portuaria el número de aprobación del embarcador se debe de incluir).

En cualquier caso, el documento debe destacar claramente que el peso bruto siempre es el “peso bruto verificado”. Si es apropiado, los métodos de intercambio electrónico de datos (EDI) se pueden utilizar.

Independientemente de su forma, el documento que declara el peso bruto verificado del contenedor debe ser firmado por una persona debidamente autorizada por el embarcador.

La firma puede ser electrónica o puede ser reemplazada por el nombre en letras mayúsculas de la persona autorizada para firmarlo acompañado por su número de inscripción.

7. Flujo de información en la cadena de suministro

El texto del Convenio SOLAS es claro en la asignación de responsabilidades de los embarcadores y cargadores, así como el papel de la terminal. El embarcador es responsable de proporcionar un “peso bruto verificado” al cargador o línea naviera y al representante de la terminal, independientemente de quien en realidad llena el contenedor.

Existe una complejidad alta en la moderna cadena de suministro como en el proceso del flujo de información, dentro de la cadena de suministro se podrían considerar como elementos de carácter no normativo o normativo, según sea el caso y han sido incluidos para resaltar algunos problemas que las compañías o empresas puedan llegar a necesitar y tomar en cuenta. Estos elementos son presentados en los incisos 8, 9, 10 y 11.

Con el fin de garantizar la fluidez de la carga, es esencial que se facilite la información a otras partes de la cadena de suministro tan pronto como sea posible. La forma como se alcance esto será un acuerdo determinado entre las partes relevantes en la cadena de suministro que participan en el movimiento de mercancías. SOLAS requiere que la información sea presentada con suficiente antelación para utilizar la información en la preparación y elaboración del plan de estiba del buque. Es esencial que el peso bruto verificado sea obtenido antes que el contenedor sea cargado físicamente a un buque.

En su forma más simple, el flujo de información con respecto a la provisión de un peso o bruto verificado, puede ser algo como lo siguiente:

EMBARCADOR —————> **COMPAÑÍA NAVIERA** —————> **OPERADOR DE LA TERMINAL**

Como se detalla en la circular MSC.1 / Circ.1475, “Método 1 y Método 2” donde la carga fue entregada y correctamente marcada, es presentada por un pesador verificado de Guatemala a otro pesador verificado para su carga final, no será necesario volver a pesarlo antes de cargar el contenedor, aunque la responsabilidad de proveer el peso verificado exacto permanece con el nombre del embarcador que aparece en el Conocimiento de Embarque (B/L, por sus siglas en inglés).

A los efectos de estas directrices, la disposición en la que un pesador verificado de Guatemala no tiene que volver a pesar la carga sometida a carga final por otro pesador verificado se conoce como el principio “de confianza”.

8. Discrepancias en peso bruto

Cualquier discrepancia entre el peso bruto de un contenedor lleno declarado antes de la verificación y su peso bruto verificado, debe resolverse mediante el uso del peso bruto verificado.

Si un contenedor se pesa en las instalaciones de la terminal portuaria, es el peso bruto que se debe utilizar para la planificación y elaboración del plan de estiba del buque.

En circunstancias en las que un contenedor lleno no se pesa en las instalaciones de la terminal portuaria, pero la terminal portuaria, no obstante, identifica que existe una discrepancia en cuanto al peso bruto verificado declarado o proporcionado, la terminal portuaria y el cargador deben ponerse de acuerdo sobre las medidas que deben tomarse para confirmar el peso bruto verificado del contenedor.

Los párrafos anteriores, destacan la importancia de la comunicación entre las partes, es clave y debe convertirse en una rutina de trabajo. Los cargadores deben proporcionar los plazos adecuados para la planificación y elaboración del plan de estiba del buque para asistir al embarcador en la aseguración de que los pesos brutos verificados y su transporte a la terminal portuaria se lleven a cabo dentro del marco de tiempo requerido para evitar las consecuencias de las discrepancias en el peso bruto, tales como no ser embarcados en el buque o que el buque debe llevar a cabo una re-estiba.

Como se documente la información y se transmita en la línea de trabajo está sujeta a los acuerdos comerciales entre las partes y no es un tema regulatorio.

9. Contenedores excediendo su peso bruto máximo

SOLAS, Capítulo VI, regla 5, inciso 5, requiere que un contenedor no esté lleno más del peso bruto máximo indicado en la placa de aprobación de seguridad bajo el convenio Internacional para la seguridad de los contenedores (CSC, en sus siglas en inglés), en su versión modificada. Un contenedor con un peso bruto que exceda el peso bruto máximo admisible no podrá ser cargado en un buque.

Se insta a todos los involucrados a considerar como se identifican y se rectifican tales incumplimientos.

10. Contenedores vacíos

Los embarcadores y operadores de contenedores vacíos se les alientan a tener prácticas y arreglos para asegurarse que los contenedores estén vacíos. El peso de tara aparecerá visualmente en el contenedor de acuerdo con la Organización Internacional de Normalización (ISO), estándar para el marcado y la identificación del contenedor y que debe ser usado en tales casos.

11. Contingencias para contenedores sin un peso bruto verificado

En virtud del Convenio SOLAS ningún contenedor sin su peso bruto verificado puede ser cargado en un buque. Es para todo cargador individual y operadores portuarios elaborar procedimientos operacionales para garantizar que los requisitos de la normativa se cumplan en todas las ocasiones.

Los cargadores y operadores de las terminales deben tener suficientes procedimientos documentados para demostrar la forma en que serán capaces de lograr este requisito.

12. Declaraciones erróneas

Cualquier incidencia de una errónea o mala declaración del peso bruto verificado de un contenedor debe corregirse por el embarcador tan pronto sea posible. Los registros de declaraciones erróneas y las correcciones realizadas deberán estar disponibles a petición de la CPN. No registrar y corregir este tipo de incidentes puede dar lugar a sanciones.

Nota: La CPN no interviene en los asuntos comerciales que puedan derivarse de la no regulación de los temas en cuestión destacados en el inciso 7.

13. Aplicación

Las empresas o compañías que tomen ventaja de las facilidades ofrecidas por los métodos estarán obligados a garantizar que se cumplan los niveles esperados de satisfacción, en cumplimiento del método, manteniendo registros adecuados y en disposición por petición de la CPN.

En caso de que una empresa no cumple con el nivel esperado de una empresa acreditada, la CPN puede tener llamados de atención, hasta que todas las deficiencias detectadas hayan sido rectificadas. Si esto ocurre, requerimientos adicionales que las empresas deben cumplir en búsqueda de la satisfacción total de cumplimiento, serán obtenidas por parte de la CPN.

En el caso de un incidente o un problema con una estiba de contenedores como parte del control del puerto o una investigación realizada por el ente regulador, el cargador y/o su representante de la terminal debe ser capaz de demostrar que cuentan con sistemas para garantizar antes de la carga de los contenedores que tienen el peso bruto verificado para cada contenedor y cualquier cambio en el peso bruto de los contenedores notificados entre la pre-reserva y la carga a bordo del buque son gestionados de manera satisfactoria.

Anexo 1 –Definiciones

Calibrado y equipo certificado significa que una balanza, báscula, equipos de elevación o cualquier otro tipo de dispositivo que permita determinar el peso bruto real de un contenedor lleno, o de paquetes y artículos de carga, paletas, embalaje y otros materiales de fijación, cumple con los estándares de precisión y los requisitos del Estado en el que está siendo utilizado el equipo.

Artículos de carga tiene el mismo significado general que el término “carga” en el Convenio Internacional para la seguridad de los contenedores, 1972, enmendado (de aquí en adelante denominado “el CSC”), y significa los bienes, productos, mercancías, líquidos, gases, sólidos y artículos de todo tipo que sean transportados en contenedores en virtud de un contrato de transporte. Sin embargo, equipos y suministros del buque, incluyendo piezas de repuesto y las provisiones del buque, transportados en contenedores no son considerados como carga.

Cargador la parte que, en un contrato de transporte, se compromete a ejecutar o realizar el transporte marítimo. El MSC.1/Circ.1475 define 'al cargador' como "una entidad jurídica o persona nombrada en el conocimiento de embarque o carta de porte marítimo (“Seaway Bill”) o documento de transporte multimodal equivalente como cargador, y/o que (o en su nombre) ha celebrado un contrato de transporte con una naviera”.

Un cargador será: una entidad que comunica directamente con el operador del buque con el fin de hacer los arreglos necesarios para el transporte de mercancías por mar, incluyendo la información para planificación de la estiba del buque y los requisitos aduaneros; nombrado como 'Merchant' o similar en la factura del transportista marítimo de embarque o contrato similar de transporte.

Así, el cargador puede ser el comprador de la carga o el vendedor, un transitario o un tercero que contrata como principal con el transportista marítimo.

Contenedor tiene el mismo significado que el término “contenedor” en el CSC y es un equipo de transporte:

- (a) de carácter permanente y, por tanto, suficientemente fuerte para su adecuado uso repetitivo;
- (b) especialmente diseñado para facilitar el transporte de mercancías, por uno o varios medios de transporte, sin manipulación intermedia;
- (c) diseñado para ser asegurado y/o fácil manipulación, teniendo herrajes de esquina o angulares para ese propósito; y
- (d) de un tamaño tal que el área encerrada por las cuatro esquinas inferiores exteriores sea:
 - i. al menos 14m² (150 pies²); o
 - ii. al menos 7m² (75 pies²) si está equipado con herrajes de esquina superiores.

Contrato de transporte significa un contrato en el que una compañía naviera, a cambio del pago de un flete, a transportar mercancías de un lugar a otro. El contrato puede tomar la forma o evidenciarse como un documento de embarque marítimo, un conocimiento de embarque o un documento de transporte multimodal.

Peso bruto se entiende como el peso combinado del peso de la tara de un contenedor y los pesos de todos los paquetes, objetos incluyendo paletas, madera de estiba y otros materiales de embalaje y materiales de sujeción de la carga dentro del contenedor (consulte “peso bruto verificado” también).

Paquete significa uno o más elementos de carga que están unidos entre sí, en un embalaje, envoltorio, en caja para su transportación. Ejemplos de paquetes incluyen, pero no se limitan a, paquetes, cajas y envases de cartón.

Contenedor lleno significa un recipiente, tal como se ha definido, cargado (“rellenado” o “lleno”) con líquidos, gases, sólidos, paquetes y objetos de carga, incluyendo paletas, madera de estiba, otro material de embalaje y materiales de fijación.

Material de embalaje significa cualquier material utilizado en paquetes y artículos de carga para evitar daño, incluido, pero no limitado a, jaulas, bloques, tambores, cajones, cajas, barriles y rampas de descarga. Se excluyen de la definición cualquier material cerrado individualmente en paquetes para proteger el elemento de carga interior.

Fijación de materiales o material de seguridad se entiende todo material de estiba, amarre y otros equipos utilizados para bloqueos de seguridad, abrazaderas y la envoltura para asegurar los objetos de carga.

Buque toda embarcación al que se aplique en el Capítulo VI del Convenio SOLAS. Se excluyen de esta definición los roll-on / roll-off (Ro-Ro) buques dedicados a viajes internacionales cortos donde los contenedores se transportan en un chasis o remolque y se cargan y descargan para circular en este tipo de buques.

Embarcador significa una entidad jurídica o persona nombrada en el conocimiento de embarque, carta de porte o el equivalente a un documento de transporte multimodal (por ejemplo “a través de” conocimiento de embarque) como embarcador y/o que (o en cuyo nombre o por su nombre) un contrato de transporte se ha concluido con una línea naviera. El embarcador también puede ser conocido como el remitente.

Documento de envío se entiende como el documento utilizado por el embarcador para comunicar el peso bruto verificado del contenedor lleno. Este documento puede ser parte de las instrucciones de embarque a la compañía naviera o en una comunicación separada (por ejemplo, una declaración que incluye un peso certificado producido por una estación de pesaje certificada).

Peso de la tara significa el peso de un contenedor vacío que no contiene ningún paquete, artículos de carga, paletas, madera de estiba, o cualquier otro material de embalaje o material de fijación.

Representante de la terminal significa una persona que actúa en representación o en nombre de una persona jurídica o persona dedicada a la actividad de prestación de muellaje, muelle, almacenamiento, almacén u otro tipo de servicios a la carga en relación con el buque.

Peso bruto verificado significa el peso bruto total de un contenedor lleno, de cómo se obtiene el mismo mediante uno de los métodos descritos en el inciso 5 de las presentes directrices (véase también “peso bruto”).

Anexo 2 Proceso de aplicación a la Comisión Portuaria Nacional (CPN)

La CPN es responsable de la aprobación, para el proceso descrito a continuación, la idoneidad de las empresas que buscan la acreditación y la garantía que el proceso se ajusta plenamente a los requisitos de SOLAS en su versión modificada.

El proceso debe proporcionar / garantizar un nivel de satisfacción de seguridad para toda la carga contenedorizada.

Procedimiento de solicitud

Los solicitantes deben presentar los siguientes documentos como parte de su aplicación:

- a. Nombre completo de la empresa, número de teléfono en caso de emergencias, correo electrónico, NIT y su dirección
- b. Dirección de la ubicación física en donde se llevará a cabo la verificación del peso bruto.
- c. Indicar el tipo de método a utilizar para la verificación del peso bruto y su procedimiento.
- d. Certificado(s) de calibración
- e. Especificaciones técnicas del tipo de equipo de pesaje a utilizar como parte del procedimiento para verificar el peso bruto.

En casos de modificación de cualquiera de los incisos anteriores se deberá notificar a la Comisión Portuaria Nacional.

Certificación de aprobación

El certificado tiene una validez de 1 año, se analiza un pago único después del primer año de vigencia, si se realiza, será notificado con antelación a todos los involucrados.

El Proceso

Para aquellas empresas o compañías sin los procedimientos auditados y certificados, si los datos preliminares aportados por el solicitante se consideran satisfactorios, la CPN lleva a una verificación de los documentos.

Luego de la verificación se considera que el comerciante tiene la aprobación de ser un embarcador por un periodo de tiempo no superior a 1 año y su nombre es añadido a la base de datos, administrada por la CPN, como un verificador oficial del peso bruto de un contenedor. La CPN continúa su supervisión del proceso con el fin de garantizar que se actualiza, según sea necesario, y que todos los embarcadores aprobados mantienen el nivel de ejecución de sus funciones y responsabilidades de seguridad durante todo el período de validez de su aprobación. Para ello, la CPN puede requerir información o documentos, lo cual debe ser suministrada y puede realizar inspecciones in situ / controles puntuales, etc., en casos especiales.

Para aquellas empresas o compañías con un sistema de procedimientos y documentos auditados externamente, la CPN comprobará los documentos para garantizar que cumplen con los requisitos de la normativa. En base al riesgo la CPN determinará si cree o no que los procedimientos se ajustan a los requisitos reglamentarios. Si cumplen con los requisitos de autorización correspondiente será emitido. La CPN investigará cualquier discrepancia.

La CPN emitirá un número de autorización del embarcador verificado que será grabado en la base de datos central. El formato de la autorización será el siguiente:

1234/GB/12AA

- 1234 –el número secuencial emitido por la CPN al encargado aprobado del pesaje
- GB – País de emisión
- 12AA – Fecha de vencimiento de la homologación anterior

Los detalles se registrarán en una base de datos central administrada por la CPN y los detalles de acceso serán proporcionados a las partes autorizadas.

Llamados de atención

Cuando exista un error o mala declaración de un peso bruto verificado se notificará a la CPN, al embarcador “autorizado y aprobado” se le pedirá que explique el incumplimiento y donde se le llamará la atención por escrito para que corrija los errores correspondientes, si las discrepancias continúan se realizará una llamada de atención al embarcador (nuevamente), cargador y terminal portuaria para corregir los errores y que todas las partes involucradas estén notificadas de dichos errores, de seguir las discrepancias habrá una revocación temporal del número de autorización.

Anexo 3 –Métodos para la obtención del peso bruto verificado de un contenedor lleno

Pesaje de un contenedor lleno

En Guatemala los reglamentos o regulaciones en todo equipo de pesaje son impuestos por el Centro Nacional de Metrología del Ministerio de Económica, en su norma obligatoria COGUANOR 4015.

Adicionalmente, para los fines de esta guía, será la responsabilidad del operador del instrumento de pesaje (por ejemplo, básculas de puente, tecnologías de detección de células de carga, etc.) asegurar que el equipo dispone de procedimientos documentados para el mantenimiento, calibración, pruebas de equipo y que además sus registros asociados deben de conservarse.

Certificación y aprobación de los procedimientos para el cálculo del peso bruto verificado de un contenedor lleno

Los siguientes métodos de proceso se considerarán aceptables para cumplir con los requisitos para establecer un peso verificado:

1. El uso de la Planificación de Recursos Empresariales (ERP, por sus siglas en ingles), los Sistemas de Aplicación de Productos (SAP, por sus siglas en inglés) o procesos de gestión similares que pueden ser trazables y auditables.
2. El pesaje físico de los bienes en un equipo calibrado y certificado, de conformidad con prácticas o normas estándar de la ISO pertinentemente recomendadas por los fabricantes.
3. Lo bienes homogéneos / equivalentes con un peso conocido por paleta (u otra unidad de transporte) en conjunción con el uso del ERP y la capacidad de auditoría.

Certificación y aprobación del método calculado por la CPN

Será preciso llevar a cabo la certificación del método de cálculo que se describe a continuación, sujeto a la CPN la aprobación del proceso que se detalló en el Anexo 2.

Requisitos adicionales pueden ser especificados por la CPN tras consultar con el embarcador, pero la CPN aceptará el uso de esquemas existentes ya auditados como base para la autorización al embarcador a convertirse en un embarcador aprobado y autorizado para utilizar el método de certificación y aprobación de los procedimientos para el cálculo del peso bruto verificado de un contenedor lleno.

Cálculo del peso bruto verificado de un contenedor lleno

Paso 1 –Peso de la carga

El peso de los artículos u objetos de carga que se embarcaran se obtiene mediante la adición de los pesos individuales juntos (sumatoria de todos los pesos individuales). En el caso de productos a granel, el peso se puede obtener del proceso de producción, mediante la medición a través de dispositivos de llenado debidamente calibrados o pesando el producto.

Paso 2 –Peso del embalaje

El peso del embalaje se obtiene a partir del fabricante del embalaje o bien sobre la base de los datos del embarcador / transitario, que han sido debidamente verificados y capturados en el ERP de la empresa o un sistema similar.

Paso 3 –Peso de las paletas, materiales de fijación y madera de estiba

El peso de las paletas, material de embalaje, materiales de sujeción tales como dispositivos de apuntalamiento, postes de madera de estiba se puede obtener a partir del fabricante o bien de los datos del embarcador / transitario, que han sido debidamente verificados y capturados en el ERP de la empresa o un sistema similar. En todos los casos es el embarcador el responsable de considerar la validez de estos datos.

Paso 4 –Peso tara de un contenedor vacío

El embarcador debe utilizar el peso tara que se indica en la placa del contenedor.

Paso 5 –Peso bruto del contenedor lleno

Los pesos obtenidos en los pasos 1 a 4 descritos anteriormente, deben sumarse para obtener el peso bruto del contenedor lleno.

Exactitud del cálculo del peso bruto verificado de un contenedor lleno

1. En el procedimiento de cálculo, los distintos pesos que se agregan en conjunto para establecer la suma del peso bruto están sujetos a variaciones. Por ejemplo, el peso de las paletas de madera, madera de estiba, material de relleno y barras de bloqueo depende de la humedad.
2. Todos los dispositivos de pesaje que se utilizan para determinar el peso de los componentes individuales y algunas diferencias menores en la tara del contenedor vacío, así como objetos o artículos de carga contribuyen a estas desviaciones.
3. Se reconoce que pueden existir posibles variaciones o desviaciones en esta metodología de la determinación del peso bruto verificado de un contenedor lleno por lo que esto debe estar dirigido y documentado como parte de los procedimientos de gestión del embarcador.
4. A pesar de estas posibles desviaciones o variaciones en el peso bruto verificado de un contenedor lleno, nada irá en detrimento de la responsabilidad del embarcador para establecer con precisión el peso bruto verificado del contenedor lleno, de conformidad con el Convenio SOLAS, Capítulo VI, Regla 2.

Anexo 4 –Bibliografía e información complementaria

La lista de temas a continuación es indicativa y no exhaustiva y los tipos de información que describe a continuación son de carácter informativo. Ya que se espera que van a ser complementados o modificados en base a la experiencia de Guatemala en la aplicación e implantación de las nuevas disposiciones del Convenio SOLAS, disposiciones progresivas, no serán publicadas como parte de estas directrices, pero se podrán encontrar en su momento en:

<https://www.cpn.gob.gt>

Preguntas específicas, por ejemplo, aplicaciones de solicitud de aprobación, se pueden realizar a: info@cpn.gob.gt

- Código de prácticas OMI/OIT/CEPE-Naciones Unidas sobre la distribución de las unidades de transporte (Código CTU), enero de 2014.
- Solas, Capítulo VI, Regla 2 Enmiendas
- Notas guía marítima MGN 534 (M+F) MCA, Maritime & Coastguard Agency
- MSC.1/Circ.1475 OMI, Directrices relativas a la masa bruta verificada de los contenedores con carga
- Procedimiento de comunicación del peso bruto verificado de los contenedores entre las partes implicadas, Versión 1.0 marzo 2016, Puerto de Barcelona
- Algunas cuestiones sobre el Peso Bruto Verificado, 17 dic. 2015 Valenciaport PCS.
- Verified Gross Mass Industry FAQs diciembre 2015, World Shipping Council.
- Operador Económico Autorizado OEA –SAT-
- Sistemas de Gestión de Calidad ISO 9001/28000, Sistemas de Gestión de Seguridad
- Convención Internacional para la seguridad de los contenedores (CSC)
- Norma nacional obligatoria COGUANOR NGO 4015 (ISO 17025)
- Norma nacional Opcional COGUANOR D10:2007
- Política de trazabilidad de las mediciones OGA-GEC-011
- Oficina Guatemalteca de Acreditación (OGA)