

NUMERAL	COMENTARIO DE LA ASOCIACIÓN NACIONAL DEL TRANSPORTE PRIVADO (ANTP)	RESPUESTA A COMENTARIOS
Comentario presentado en el portal	<p>Se advierte que no existe fundamento jurídico para la emisión de dicho Acuerdo, ya que, en términos de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, debe ser expedido como Norma Oficial Mexicana, al tratarse de especificaciones relacionadas a patrones de medidas y su verificación. Más aun cuando por el impacto regulatorio que contiene este proyecto de instrumento debe ser sujeto de consulta pública y de notificación a los socios comerciales de México.</p>	<p>El fundamento jurídico para emitir el Acuerdo conforme al marco jurídico nacional se indica en el primer párrafo del mismo, pero particularmente, para la autoridad marítima que ejerce la SCT, este se encuentra en el artículo 8 fracción II de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, que establece como su atribución: Intervenir en las negociaciones de los Tratados Internacionales en materia marítima; ser la ejecutora de los mismos en el ámbito de su competencia, y ser su intérprete en la esfera administrativa.</p> <p>El Acuerdo es explícito al señalar que se emite en cumplimiento a una disposición (Enmienda) del Convenio internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (Convenio SOLAS) del cual nuestro país es parte contratante, y esa nueva disposición internacional adoptada por la Organización Marítima Internacional (OMI) se emitió con apego al proceso que el propio Convenio SOLAS establece y que está aceptado por los países contratantes, como el nuestro, previsto en su artículo VIII b) vi) 2).</p> <p>El Acuerdo no establece “especificaciones relacionadas a patrones de medidas y su verificación” como señala la ANTP, porque éstas ya existen y las emitió la Secretaría de Economía a través de su Dirección General de Normas, lo cual se indica de forma explícita en el cuerpo del Acuerdo al identificar como aplicable a los instrumentos de pesar la NOM-010-SCFI-1994 Instrumentos de Medición-Instrumentos para pesar de funcionamiento no automático-Requisitos Técnicos y Metrológicos,</p>

		<p>y las que la sustituyan.</p> <p>Por tanto es erróneo el argumento que se contesta y debe valorarse además que de aceptarse el mismo, pone en alto riesgo al comercio exterior de nuestro país en caso de no cumplirse en tiempo con la nueva disposición del Convenio SOLAS, ya que no es una normativa de carácter nacional sino internacional y aplica para todos los países que forman parte de la OMI y contratantes del Convenio SOLAS; baste señalar que dentro de esos países se encuentran los principales socios comerciales de México, como son los Estados Unidos de América y Canadá, además de los que forman parte importante de nuestro comercio exterior en general como los demás de América, así como Europa y Asia</p> <p>Ahora bien, la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, en el artículo 3 fracción XI establece lo siguiente:</p> <p>XI. Norma oficial mexicana: la regulación técnica de observancia obligatoria expedida por las dependencias competentes, conforme a las finalidades establecidas en el artículo 40, que establece reglas, especificaciones, atributos, directrices, características o prescripciones aplicables a un producto, proceso, instalación, sistema, actividad, servicio o método de producción u operación, así como aquellas relativas a terminología, simbología, embalaje, marcado o etiquetado y las que se refieran a su cumplimiento o aplicación;</p> <p>Conforme a lo anterior, el Acuerdo que establece los Lineamientos aplicables para</p>
--	--	---

		<p>verificar la masa bruta de los contenedores con carga, no establece disposiciones técnicas como una Norma Oficial Mexicana, sino que tiene como finalidad principal emitir recomendaciones sobre la forma en la que se debe implementar y hacer cumplir las prescripciones del Convenio SOLAS relativas a la verificación de la masa bruta de los contenedores llenos, las cuales fueron emitidos por la Asamblea de la Organización Marítima Internacional (OMI), y que entrarán en vigor el 1 de julio de 2016 a nivel internacional. Esta regulación, México como Estado Contratante está obligado a cumplirla, por lo que no se encuentra dentro del supuesto establecido en el artículo que antecede, porque no se emite regulación técnica alguna, siendo necesario la emisión de una regulación que no genere contratiempo en las actividad económica de exportación y se cumpla con un ordenamiento internacional.</p> <p>No obstante lo anterior, se precisa que lo referente a las especificaciones relacionadas a patrones de medidas y su verificación, ya se encuentran reguladas a través de la Norma Oficial Mexicana NOM-010-SCFI-1994 Instrumentos de Medición-Instrumentos para pesar de funcionamiento no automático-Requisitos Técnicos y Metrológicos emitida por la Secretaría de Economía, la cual se publicó en el Diario Oficial de la Federación el 9 de junio de 1999, y que establece los requisitos técnicos y metrológicos, así como los métodos de verificación aplicables a los instrumentos para pesar de funcionamiento no automático, con la finalidad de evaluar las características técnicas y metrológicas en una forma uniforme y trazable, por lo que no se</p>
--	--	--

		<p>pretende sobrerregular o generar nuevas obligaciones.</p>
<p>Comentario presentado en el portal</p>	<p>No se tiene conocimiento que el gobierno federal haya socializado previamente la enmienda con la industria del transporte terrestre Y CON EL USUARIO, AL CUAL QUIEREN RESPONSABILIZAR EN UN PROCESO QUE LE CORRESPONDE AL PRESTADOR DEL SERVICIO, como ejemplo; en las definiciones no es claro el carácter de expedidor y embarcados o si estos son sinónimos, para el generador de la carga quien contrata el servicio es indispensable su claridad para el descargo de responsabilidades ya que este solo le corresponde declarar el peso de su carga tal como lo hace en autotransporte de conformidad con la normatividad vigente de peso y dimensiones.</p>	<p>El Acuerdo de los Lineamientos es una regulación que tiene como finalidad principal emitir recomendaciones sobre la forma en la que se debe implementar y hacer cumplir las prescripciones del Convenio SOLAS relativas a la verificación de la masa bruta de los contenedores emitidas por la Asamblea de la Organización Marítima Internacional (OMI), mismas que entrarán en vigor el 1 de julio de 2016 a nivel internacional; regulación que México como Estado Contratante está obligado a cumplir y a implementar por ser un compromiso internacional.</p> <p>Es por eso que el Acuerdo de los Lineamientos es acorde a las Directrices emitidas por la OMI, las cuales establecen en el numeral 3, el ámbito de aplicación y se indica que se aplicará a todos los contenedores que se rigen por el Convenio Internacional sobre la Seguridad de los Contenedores, 1972 (Convenio SCS) y que se estiban a bordo de un buque que esté sujeto al Capítulo VI del Convenio SOLAS.</p> <p>Ahora bien,, las Directrices de la OMI en el numeral 4, establecen los principios fundamentales y en el punto 4.1, regula que la responsabilidad de obtener y documentar la Masa Bruta Verificada (MBV) de un contenedor lleno corresponde al expedidor y este a su vez se define en el numeral 2.1.12, el cual es un sinónimo de Embarcador como lo establece claramente el Acuerdo de los Lineamientos en el numeral SEGUNDO fracción VIII, por lo que al ser un acto que tiene como fin adoptar un ordenamiento emitido a nivel internacional, este</p>

		debe ser acorde y apegado al mismo a fin de no crear nuevas obligaciones.
Comentario presentado en el portal	El tenor de este proyecto es trasladarle mayores responsabilidades a los dueños de la carga o a los contratantes del servicio de transporte, a través del uso de una báscula de un tercero sin que se tenga la certeza de que exista la oferta suficiente, con el riesgo de favorecer mercados regionales.	<p>EL acto por el que se emite el Acuerdo de los Lineamientos constituye la adopción de las Directrices emitidas por la OMI en las cuales se indica de manera clara quién es el responsable de obtener y documentar la Masa Bruta Verificada (MBV) de un contenedor con carga, requiriendo que dicha operación se realice mediante un instrumento verificado y calibrado, y al momento de trasladarlo a la normatividad nacional dicho instrumento ya se encuentra regulado por la NOM-010-SCFI-1994 Instrumentos de Medición-Instrumentos para pesar de funcionamiento no automático-Requisitos Técnicos y Metrológicos emitida por la Secretaría de Economía, la cual fue publicada el 9 de junio de 1999, por lo que no se pretende sobregular y generar nuevas obligaciones a los usuarios de dichos instrumentos, contrario a eso lo único que se requiere es que el instrumento que se utilice para pesar la MBV de un contenedor con carga se encuentre verificado y calibrado, a fin de emitir un documento que informe el total de la masa de un contenedor que será exportado.</p> <p>La regulación contempla el uso de instrumentos de mediación que actualmente ya son regulados por la Norma Oficial antes mencionada, contando con instrumentos calibrados y verificados, para dar cumplimiento al Ordenamiento Internacional, sin favorecer mercados regionales, ya que se promueve que los contenedores llenos lleguen con la MBV al puerto y de igual manera se promueve que el pesaje de los contenedores con carga, se realice en un instrumento de pesaje público o particular</p>

		calibrado y verificado.
Comentario presentado en el portal	Nos oponemos a los métodos de pesaje que aquí se exponen (no al objetivo) ya que generan mayores costos y hay una gran responsabilidad de que se incrementen los tiempos de traslado, estadía en puertos y volúmenes en tránsito.	<p>El acto por el que se emite el Acuerdo de los Lineamientos es la adopción de las Directrices emitidas por la OMI en las cuales se indica de manera clara, cuales son los métodos 1 y 2, a través de los cuales se puede obtener la MBV, y el Acuerdo de los Lineamientos, a fin de no limitar la regulación para los obligados; contempla la aplicación de los dos métodos teniendo la posibilidad de elegir el método que considere sea el adecuado en cuanto al tipo de carga que será transportado, y en razón de que la regulación a emitir es un acto en el cual se da cumplimiento a un ordenamiento internacional no es posible generar métodos alternativos a los ya previstos por dicho ordenamiento.</p> <p>Por tanto es erróneo el argumento que se contesta y debe valorarse además que de aceptarse el mismo, pone en alto riesgo al comercio exterior de nuestro país en caso de no cumplirse en tiempo con la nueva disposición del Convenio SOLAS, ya que no es una normativa de carácter nacional sino internacional y aplica para todos los países que forman parte de la OMI y contratantes del Convenio SOLAS; baste señalar que dentro de esos países se encuentran los principales socios comerciales de México, como son los Estados Unidos de América y Canadá, además de los que forman parte importante de nuestro comercio exterior en general como los demás de América, así como Europa y Asia.</p>
Comentario presentado en el portal	Debe consultarse a la Dirección General de Autotransporte para evitar incompatibilidades con el reglamento de pesos y dimensiones en	Las Directrices emitidas por la OMI y el Acuerdo de los Lineamientos, tiene como objeto principal cumplir con la obligación de verificar la masa

	carreteras.	bruta de los contenedores llenos, antes de su estiba a bordo de un buque, para que garanticen la seguridad del buque, de los trabajadores tanto a bordo como en tierra, de la carga y en general en el mar, sin ser contradictorios, porque la regulación que a nivel nacional existe regula los pesos y dimensiones en carreteras y la regulación propuesta regula únicamente el peso de la carga antes de ser transportada.
Comentario presentado en el portal	Aun cuando este proyecto se identifica para la exportación, en uno de los artículos determina las acciones que aplica también para cabotaje es decir, cuando los contenedores son transportados de un puerto a otro, por lo que consideramos que la normatividad aplicable para la determinación de los pesos debe ser homologa al que se utilice para el autotransporte con declaraciones y responsabilidades determinadas al generador de la carga y al prestador del servicio.	Las Directrices emitidas por la OMI y el Acuerdo de los Lineamientos, tiene como objeto principal cumplir con la obligación de verificar la masa bruta de los contenedores llenos de exportación, antes de su estiba a bordo de un buque, para que garanticen la seguridad del buque, de los trabajadores tanto a bordo como en tierra, de la carga y en general en el mar, sin ser contradictorios, porque la regulación que a nivel nacional existe regula los pesos y dimensiones en carreteras y la regulación propuesta regula únicamente el peso de la carga antes de ser transportada, aunado a lo anterior la regulación contempla en el numeral Décimo Sexto contempla el transbordo de un puerto mexicano a otro, indicando que debe de cumplirse con la verificación de la masa bruta, sin ser contradictorios los Lineamientos, porque la regulación que a nivel nacional existe regula los pesos y dimensiones en carreteras y la regulación propuesta regula únicamente el peso de la carga antes de ser transportada
Comentario presentado en el portal	Consideramos necesario que la Dirección General de Normas de la Secretaría de Economía publique el registro de los instrumentos para pesar que cuenten con aprobación de modelo o prototipo en el Diario	En la página oficial de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes se encuentra publicada la información correspondiente al cumplimiento de las Directrices emitidas por la OMI, dentro de las cuales existe información

	<p>Oficial de la Federación, así como los instrumentos para pesar que hayan sido calibrados y verificados.</p>	<p>referente a los instrumentos para pesar que han sido proporcionados por la Secretaria de Economía, con el fin de que los obligados cuenten con todos los elementos para realizar el pesado de los contenedores.</p> <p>La información antes mencionada puede ser consultada en la siguiente liga:  <a href="http://www.sct.gob.mx/puertos-y-marina/marina-mercante/Contenedores/">http://www.sct.gob.mx/puertos-y-marina/marina-mercante/Contenedores/</a></p>
<p>Comentario presentado en el portal</p>	<p>De acuerdo con los sondeos que se han hecho entre los asociados, ¿En el país existe el suficiente número de básculas certificadas para cubrir la demanda?  A manera de ejercicio:  Todos los TEU'S de exportación de Manzanillo el año pasado fueron alrededor de 2,500.000 lo que da un tráfico promedio de 6849 TEU'S POR DÍA (2,500.000/365=6,849 6849 TEU'S X2 operación de pesaje (cargado y vacío)=13,698 operaciones de pesaje/día.  Si lo dividimos por hora=570 operaciones por hora lo cual es imposible.</p> <p>Entendemos que no habría una sola báscula en el puerto, sin embargo esta cifra debe analizarse bajo el siguiente enfoque, tan sólo el puerto de Manzanillo necesita 570 operaciones de pesaje por hora, ¿Existen las suficientes básculas CERTIFICADAS en el país para cubrir la demanda? Nuestros asociados dicen que no.</p> <p>El resultado de lo anterior es que se están incrementando las operaciones a los exportadores mexicanos, así como su tiempo de respuesta, generando un aumento en costos y una reducción de los niveles de</p>	<p>Las Directrices emitidas por la OMI y el Acuerdo de los Lineamientos, tiene como objeto principal cumplir con la obligación de verificar la masa bruta de los contenedores llenos, antes de su estiba a bordo de un buque, para que garanticen la seguridad del buque, de los trabajadores tanto a bordo como en tierra, de la carga y en general en el mar, por lo que el responsable de verificar la masa bruta de un contenedor debe de prever los Lineamientos para cumplir con el ordenamiento internacional, sin que se vean afectadas las operaciones de exportación.</p> <p>La regulación contempla el uso de instrumentos de mediación que actualmente ya son regulados por la Norma Oficial antes mencionada, contando con instrumentos calibrados y verificados, para dar cumplimiento al Ordenamiento Internacional, sin favorecer mercados regionales, ya que se promueve que los contenedores llenos lleguen con la MBV al puerto y de igual manera se promueve que el pesaje de los contenedores con carga, se realice en un instrumento de pesaje público o particular calibrado y verificado, por lo que se cuenta con instrumentos de pesaje, sin olvidar que la operación del pesaje de contenedores se realiza de manera continua y la regulación emitida por</p>

	servicio.	<p>la OMI ahora indica que dicho pesaje se realice en un instrumento verificado y calibrado.</p> <p>Por tanto es erróneo el argumento que se contesta y de aceptarse el mismo, pone en alto riesgo al comercio exterior de nuestro país en caso de no cumplirse en tiempo con la nueva disposición del Convenio SOLAS, ya que no es una normativa de carácter nacional sino internacional y aplica para todos los países que forman parte de la OMI y contratantes del Convenio SOLAS; baste señalar que dentro de esos países se encuentran los principales socios comerciales de México, como son los Estados Unidos de América y Canadá, además de los que forman parte importante de nuestro comercio exterior en general como los demás de América, así como Europa y Asia.</p>
Comentario presentado en el portal	<p>Nuestra propuesta se centra en un método "3" en donde exista un esquema de autorregulación en las empresas generadoras de la carga y contratantes del servicio declarando el peso de sus mercancías bajo protesta de decir verdad y puedan embarcar sus contenedores sin ser responsables de pesar estos ya sea vacíos y/o con el peso de carga.</p> <p>Ya que estos contenedores tienen una normatividad internacional que los regula y quien contrata el servicio del uso del contenedor es el responsable de que estos tengan el peso correcto.</p>	<p>EL acto por el que se emite el Acuerdo de los Lineamientos es la adopción de las Directrices emitidas por la OMI en las cuales se indica de manera clara cuales son los métodos 1 y 2, a través de los cuales se puede obtener la MBV, y el Acuerdo de los Lineamientos, a fin de no limitar la regulación para los obligados, contempla la aplicación de los dos métodos teniendo la posibilidad de realicen el métodos que consideren sea el adecuado en cuanto al tipo de carga que será transportado, por lo que no se generan métodos diferentes a los reconocidos en el ordenamiento internacional.</p> <p>Aunado a lo anterior la regulación emitida por la OMI se pronuncia con el fin de que se garanticen la seguridad del buque, de los trabajadores tanto a bordo como en tierra, de la carga y en general en el mar, motivo por el cual no se permite una autorregulación, en el sentido</p>

		<p>de aceptar por válida la simple manifestación del peso de la carga de un contenedor lleno, por no estar verificada y que la continua incorrecta manifestación del peso de los contenedores ha traído como consecuencia accidentes, en donde hay mayores pérdidas.</p>
<p>Comentario presentado en el portal</p>	<p>Las empresas podrían utilizar los equipos de pesaje certificados, emitir sus tickets de peso, embarcar y eventualmente poder recibir auditorías por parte de la autoridad para corroborar que todo esté en orden.</p>	<p>El acto por el que se emite el Acuerdo de los Lineamientos es la adopción de las Directrices emitidas por la OMI en las cuales se indica de manera clara que la operación de pesaje de contenedor con carga, se realice mediante un instrumento verificado y calibrado, y al momento de trasladarlo a la normatividad nacional dicho instrumento ya se encuentra regulado por la NOM-010-SCFI-1994 Instrumentos de Medición-Instrumentos para pesar de funcionamiento no automático-Requisitos Técnicos y Metrológicos emitida por la Secretaría de Economía, por lo que no se pretende sobregular y generar nuevas obligaciones a los usuarios de dichos instrumentos, contrario a eso, lo único que se requiere es que el instrumento que se utilice para pesar la MBV de un contenedor con carga se encuentre verificado y calibrado conforme a la NOM mencionada, a fin de emitir un documento que informe el total de la masa de un contenedor que será exportado.</p> <p>En razón de lo anterior el instrumento de pesaje que se utilice debe de estar verificados y calibrados a fin de que emita el peso del contenedor lleno y esta información sea declarada para llevar acabo su embarque, y el ordenamiento a nivel internacional no estable realizar auditorías por parte de la autoridad, sin embargo la NOM-010-SCFI-1994 Instrumentos de Medición-Instrumentos para pesar de funcionamiento no automático-Requisitos Técnicos y Metrológicos emitida por la</p>

		<p>Secretaría de Economía, regula la forma en la que se verificara el cumplimiento de los instrumentos de pesaje que la misma contempla.</p>
<p><b>PEDRO PABLO ZEPEDA BERMÚDEZ</b>, Director General de Marina Mercante, dependiente de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, y <b>ALBERTO ULISES ESTEBAN MARINA</b>, Director General de Normas de la Secretaría de Economía, con fundamento en lo dispuesto por los artículos 1, 2, fracción I, 12, 14, 16, 26 renglones nueve y once, 34 y 36, de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal; 1, 2, 3, 4, 5, 7 fracción I, 8 fracciones II, VIII y XIV, 45, 48, 68 y 132, de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos; 1o., 2o. fracción I, incisos c), d) y g), 10, 11, 12, 14, 18, 19, 20, 27, 38 fracciones V y VII, 39 fracción XII, 52, 53, 74, 84 al 87, de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización; 7, 8, 9, 10, 11, 12 y 16, del Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización; 1, 2, 4, 28 y 30, de la Ley Federal de Procedimiento Administrativo; 1, 2º fracción XXIII, 4, 9, 10 fracción IV, y 28 fracciones II y XXXII, del Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes; y 21 fracciones I, II, IV, V, XX y XXI, del Reglamento Interior de la Secretaría de Economía.</p>	<p>Se advierte que no existe fundamento jurídico para la emisión de dicho Acuerdo, ya que en términos de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, debe ser expedido como Norma Oficial Mexicana, al tratarse de especificaciones relacionadas a patrones de medida y su verificación. Más aún cuando por el impacto regulatorio que contiene este proyecto de instrumento debe ser sujeto de consulta pública y de notificación a los socios comerciales de México.</p> <p>LFMM ARTÍCULO 40.- Las normas oficiales mexicanas tendrán como finalidad establecer:</p> <p>IV. Las características y/o especificaciones relacionadas con los instrumentos para medir los patrones de medida y sus métodos de medición, verificación, calibración y trazabilidad</p> <p>...</p> <p>Los criterios, reglas, instructivos, manuales, circulares, Lineamientos, procedimientos u otras disposiciones de carácter obligatorio que requieran establecer las dependencias y se refieran a las materias y finalidades que se establecen en este artículo, sólo podrán expedirse como normas oficiales mexicanas conforme al procedimiento establecido en esta Ley.</p>	<p>El fundamento jurídico para emitir el Acuerdo conforme al marco jurídico nacional se indica en el primer párrafo del mismo, pero particularmente, para la autoridad marítima que ejerce la SCT, este se encuentra en el artículo 8 fracción II de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, que establece como su atribución: Intervenir en las negociaciones de los Tratados Internacionales en materia marítima; ser la ejecutora de los mismos en el ámbito de su competencia, y ser su intérprete en la esfera administrativa.</p> <p>El Acuerdo es explícito al señalar que se emite en cumplimiento a una disposición (Enmienda) del Convenio internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (Convenio SOLAS) del cual nuestro país es parte contratante, y esa nueva disposición internacional adoptada por la Organización Marítima Internacional (OMI) se emitió con apego al proceso que el propio Convenio SOLAS establece y que está aceptado por los países contratantes, como el nuestro, previsto en su artículo VIII b) vi) 2).</p> <p>El Acuerdo no establece “especificaciones relacionadas a patrones de medidas y su verificación” como señala la ANTP, porque éstas ya existen y las emitió la Secretaría de Economía a través de su Dirección General de Normas, lo cual se indica de forma explícita en el cuerpo del Acuerdo al identificar como</p>

		<p>aplicable a los instrumentos de pesar la NOM-010-SCFI-1994 Instrumentos de Medición-Instrumentos para pesar de funcionamiento no automático-Requisitos Técnicos y Metrológicos, y las que la sustituyan.</p> <p>Por tanto es erróneo el argumento que se contesta y debe valorarse además que de aceptarse el mismo, pone en alto riesgo al comercio exterior de nuestro país en caso de no cumplirse en tiempo con la nueva disposición del Convenio SOLAS, ya que no es una normativa de carácter nacional sino internacional y aplica para todos los países que forman parte de la OMI y contratantes del Convenio SOLAS; baste señalar que dentro de esos países se encuentran los principales socios comerciales de México, como son los Estados Unidos de América y Canadá, además de los que forman parte importante de nuestro comercio exterior en general como los demás de América, así como Europa y Asia La Ley Federal sobre Metrología y Normalización, en el artículo 3 fracción XI establece lo siguiente:</p> <p>XI. Norma oficial mexicana: la regulación técnica de observancia obligatoria expedida por las dependencias competentes, conforme a las finalidades establecidas en el artículo 40, que establece reglas, especificaciones, atributos, directrices, características o prescripciones aplicables a un producto, proceso, instalación, sistema, actividad, servicio o método de producción u operación, así como aquellas relativas a terminología, simbología, embalaje, marcado o etiquetado y las que se refieran a su cumplimiento o aplicación;</p>
--	--	---

		<p>Conforme a lo anterior, el Acuerdo que establece los Lineamientos aplicables para verificar la masa bruta de los contenedores con carga, no establece disposiciones técnicas como una Norma Oficial Mexicana, sino que tiene como finalidad principal emitir recomendaciones sobre la forma en la que se debe implementar y hacer cumplir las prescripciones del Convenio SOLAS relativas a la verificación de la masa bruta de los contenedores llenos, las cuales fueron emitidos por la Asamblea de la Organización Marítima Internacional (OMI), y que entrarán en vigor el 1 de julio de 2016 a nivel internacional. Esta regulación, México como Estado Contratante está obligado a cumplirla, por lo que no se encuentra dentro del supuesto establecido en el artículo que antecede, porque no se emite regulación técnica alguna, siendo necesario la emisión de una regulación que no genere contratiempo en las actividad económica de exportación y se cumpla con un ordenamiento internacional.</p> <p>No obstante lo anterior, se precisa que lo referente a las especificaciones relacionadas a patrones de medidas y su verificación, ya se encuentran reguladas a través de la Norma Oficial Mexicana NOM-010-SCFI-1994 Instrumentos de Medición-Instrumentos para pesar de funcionamiento no automático-Requisitos Técnicos y Metrológicos emitida por la Secretaría de Economía, la cual se publicó en el Diario Oficial de la Federación el 9 de junio de 1999, y que establece los requisitos técnicos y metrológicos, así como los métodos de verificación aplicables a los instrumentos para pesar de funcionamiento no automático, con la finalidad de evaluar las</p>
--	--	---

		<p>características técnicas y metrológicas en una forma uniforme y trazable, por lo que no se pretende sobrerregular o generar nuevas obligaciones.</p>
<p><b>CONSIDERANDO</b></p> <p>Dichas Enmiendas se consideraron aceptadas a partir del 1 de enero de 2016, al no haberse notificado al Secretario General de la OMI, por parte de los Gobiernos Contratantes del Convenio, alguna recusación a las mismas;</p>	<p>No se tiene conocimiento que el gobierno federal haya socializado previamente la enmienda con la industria del transporte terrestre Y AL USUARIO AL CUAL QUIEREN RESPONSABILIZAR EN UN PROCESO QUE LE CORRESPONDE AL PRESTADOR DEL SERVICIO, como ejemplo: en las definiciones no es claro el carácter de expedido y embarcador o si estos son sinónimos para el generador de la carga quien contrata el servicio es indispensable su claridad para el descargo de responsabilidad ya que este solo le corresponde declarar el peso de su carga tal como lo hace un autotransporte de conformidad con la normatividad vigente de pesos y dimensiones.</p>	<p>El Acuerdo de los Lineamientos es una regulación que tiene como finalidad principal emitir recomendaciones sobre la forma en la que se debe implementar y hacer cumplir las prescripciones del Convenio SOLAS relativas a la verificación de la masa bruta de los contenedores emitidas por la Asamblea de la Organización Marítima Internacional (OMI), mismas que entrarán en vigor el 1 de julio de 2016 a nivel internacional; regulación que México como Estado Contratante está obligado a cumplir y a implementar por ser un compromiso internacional.</p> <p>Es por eso que el Acuerdo de los Lineamientos es acorde a las Directrices emitidas por la OMI, la cuales establecen en el numeral 3, el ámbito de aplicación y se indica que se aplicara a todos los contenedores que se rigen por el Convenio Internacional sobre la Seguridad de los Contenedores, 1972 (Convenio SCS) y que se estiban a bordo de un buque que este sujeto al Capítulo VI del Convenio SOLAS.</p> <p>Ahora bien, la Directrices de la OMI en el numeral 4, establece los principios fundamentales y en el punto 4.1, regula que la responsabilidad de obtener y documentar la Masa Bruta Verificada (MBV) de un contenedor lleno corresponde al expedidor y esté a su vez se define en el numeral 2.1.12, el cual es un sinónimo de Embarcador como lo establece claramente el Acuerdo de los Lineamientos en el numeral SEGUNDO fracción VIII, por lo al ser</p>

		<p>un acto que tiene como fin adoptar un ordenamiento emitido a nivel internacional, está debe ser acorde y apegado al mismo a fin de no crear nuevas obligaciones.</p>
<p><b>SEGUNDO.-</b> Para los efectos de estos Lineamientos, además de los establecidos en la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, se entenderá por:</p> <p>I. Boleto de pesaje.- Documento expedido por el Embarcador mediante el método 2, que hace las veces del Certificado de peso; el cual debe de contener como mínimo los requisitos establecidos en el anexo 2;</p>	<p>Este boleto es en sentido estricto el certificado de peso (o que es en el autotransporte el ticket de peso que declara el prestador de servicios con la tara del vehículo como el usuario que declara la carga útil dando un total de Peso Bruto Vehicular que es igual a la Masa Bruta del contenedor) por lo que debería de establecerse de manera muy clara quien declara para este caso los pesos correspondientes, los elementos que lo componen y las responsabilidades de cada parte.</p> <p>El boleto de pesaje no debería ser ambiguo en su expedición, por lo que el ANTP sugiere un procedimiento homologado como el en autotransporte NOM-012 de pesos y dimensiones.</p>	<p>El boleto de pesaje se expide cuando el embarcador realiza el llenado del contenedor mediante el método 2 establecido en el Acuerdo de los Lineamientos en el punto NOVENO, el cual es como el Certificado de Peso como se establece punto SEGUNDO fracción II, indicandocando que los requisitos mínimos que debe de contener dicho documento se ejemplifica en los anexos de que forman parte de la regulación.</p> <p>De igual manera el Acuerdo de los Lineamientos, establece que el Certificado de Peso o el boleto de pesaje, será el documento con el que se acredite la Masa Bruta Verificada (MBV) de un contenedor con carga, siendo clara y precisa la forma con la cual se debe de elaborar dichos documentos, sin ser necesario la homologación de los procedimientos por tratarse de objetivos diferentes.</p>
<p><b>SEGUNDO.-</b> Para los efectos de estos Lineamientos, además de los establecidos en la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, se entenderá por:</p> <p>II. Calibración.- El conjunto de operaciones que tiene por finalidad determinar los errores de un instrumento para medir y, de ser necesario, otras características metrológicas; realizada por Laboratorios de Calibración acreditados y aprobados, conforme a la NOM-010-</p>	<p>Se debe señalar que el Centro Nacional de Metrología (CENAM) será quien lleve a cabo la calibración en términos del artículo 30 de la LFMN.</p>	<p>En el Acuerdo de los Lineamientos establece que el instrumento de pesaje utilizado debe de estar verificado y calibrado por la NOM-010-SCFI-1994 Instrumentos de Medición-Instrumentos para pesar de funcionamiento no automático-Requisitos Técnicos y Metrológicos emitida por la Secretaría de Economía, siendo esta regulación la que indica que la evaluación de la conformidad y la vigilancia de dicha norma es por parte de la Secretaría de Economía y la Procuraduría Federal del Consumidor por medio de laboratorio acreditados.</p>

<p>SCFI-1994, o, en su caso, procedimientos alternos que apruebe la Dirección General de Normas para aquéllos instrumentos excluidos del ámbito de aplicación de dicha NOM;</p>		
<p><b>SEGUNDO.-</b> Para los efectos de estos Lineamientos, además de los establecidos en la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, se entenderá por:</p> <p>IV. Certificado de Peso.- Documento expedido por un punto de pesaje que acredita la Masa Bruta Verificada de un contenedor cargado, cuya unidad de medida será el kilogramo; el cual debe de contener como mínimo los requisitos establecidos en el anexo 3 y anexo 3-A;</p>	<p>Siendo un certificado, los elementos de los que se compone deberán estar más claros, así como los tiempos de expedición y la responsabilidad de las partes. Consideramos que la responsabilidad del usuario se limita a declarar el peso de su carga.</p>	<p>En el Acuerdo de los Lineamientos, se precisa que el certificado de peso, debe de contener como mínimo los requisitos que se señalan en el anexo marcado con el numeral 3 y 3-A, por lo que se encuentra bien definido en la regulación los elementos o requisitos que componen a dicho documento y la responsabilidad de obtener y documentar la MBV de un contenedor con carga corresponde al embarcador como lo establecen las Directrices emitidas por la OMI.</p>
<p><b>SEGUNDO.-</b> Para los efectos de estos Lineamientos, además de los establecidos en la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, se entenderá por:</p> <p>VIII Embarcador.- Persona identificada como Expedidor en las Directrices;</p>	<p>En las definiciones no queda claro quién es expedidor y quien es embarcador o si son sinónimos. Para efecto de los usuarios generadores de la carga requerimos sea claro para delimitar las responsabilidades.</p>	<p>En el Acuerdo de los Lineamientos, se define que el embarcador será la persona identificada como expedidor en la Directrices emitidas por la OMI las que indican lo siguiente:</p> <p>“2.1.12 Por expedidor se entiende la entidad o persona jurídicas mencionada en el conocimiento de embarque o en la carta de porte marítimo o documento de transporte multimodal equivalente (por ejemplo, un conocimiento de embarque "directo") como expedidor y/o la persona que haya concertado (o en cuyo nombre o por cuenta de la cual se haya concertado) un contrato de transporte de mercancías con una compañía naviera.”</p> <p>De igual manera la responsabilidad de la verificación del a masa bruta de un contenedor se encuentra bien regulación y determinada</p>

		<p>tanto en el Acuerdo de los Lineamientos como en las Directrices emitidas por la OMI, las cuales señalan diversos ejemplos a fin de ser clara la información transmitida por lo que no se requiere realizar aclaraciones al respecto.</p>
<p><b>TERCERO.</b>- La responsabilidad de obtener y documentar la MBV de un contenedor con carga corresponde al Embarcador mencionado en el conocimiento de embarque o en la carta de porte marítimo, la guía de transporte marítimo o documento de transporte multimodal equivalente y/o la persona que haya concertado un contrato de transporte de mercancías con una compañía naviera.</p>	<p>El tenor de este proyecto es trasladarle mayores responsabilidades a los dueños de la carga o a los contratantes del servicio de transporte a través del uso de una báscula de un tercero.</p> <p>Nos oponemos a los métodos de pesaje que aquí se exponen (no al objetivo) ya que generan mayores costos y hay una gran probabilidad de que se incrementen los tiempos de traslado y estadía en puertos.</p> <p>Debe consultarse a la Dirección General de Autotransporte para evitar incompatibilidades en la normatividad correspondiente a los procedimientos de pesos y dimensiones de las configuraciones de los vehículos que transitan en carreteras.</p>	<p>El acto por el que se emite el Acuerdo de los Lineamientos es la adopción de las Directrices emitidas por la OMI en las cuales se indica de manera clara quien es el responsable de obtener y documentar la Masa Bruta Verificada (MBV) de un contenedor con carga, requiriendo que dicha operación se realice mediante un instrumento verificado y calibrado, y al momento de trasladarlo a la normatividad nacional dicho instrumento ya se encuentra regulado por la NOM-010-SCFI-1994 Instrumentos de Medición-Instrumentos para pesar de funcionamiento no automático-Requisitos Técnicos y Metrológicos emitida por la Secretaría de Economía, la cual fue publicada el 9 de junio de 1999, por lo que no se pretende sobreregular y generar nuevas obligaciones a los usuarios de dichos instrumentos, contrario a eso lo único que se requiere es que el instrumento que se utilice para pesar la MBV de un contenedor con carga se encuentre verificado y calibrado, a fin de emitir un documento que informe el total de la masa de un contenedor que será exportado.</p> <p>La regulación contempla el uso de instrumentos de mediación que actualmente ya son regulados por la Norma Oficial antes mencionada, contando con instrumentos calibrados y verificados, para dar cumplimiento al Ordenamiento Internacional, sin favorecer mercados regionales, ya que se promueve que los contenedores llenos lleguen con la MBV al puerto y de igual manera se promueve que el</p>

		<p>pesaje de los contenedores con carga, se realice en un instrumento de pesaje público o particular calibrado y verificado.</p> <p>El acto por el que se emite el Acuerdo de los Lineamientos es la adopción de las Directrices emitidas por la OMI en las cuales se indica de manera clara, cuales son los métodos 1 y 2, a través de los cuales se puede obtener la MBV, y el Acuerdo de los Lineamientos, a fin de no limitar la regulación para los obligados; contempla la aplicación de los dos métodos teniendo la posibilidad de elegir el método que considere sea el adecuado en cuanto al tipo de carga que será transportado, y en razón de que la regulación a emitir es un acto en el cual se da cumplimiento a un ordenamiento internacional no es posible generar métodos alternativos a los ya previstos por dicho ordenamiento.</p> <p>Por tanto es erróneo el argumento que se contesta y debe valorarse además que de aceptarse el mismo, pone en alto riesgo al comercio exterior de nuestro país en caso de no cumplirse en tiempo con la nueva disposición del Convenio SOLAS, ya que no es una normativa de carácter nacional sino internacional y aplica para todos los países que forman parte de la OMI y contratantes del Convenio SOLAS; baste señalar que dentro de esos países se encuentran los principales socios comerciales de México, como son los Estados Unidos de América y Canadá, además de los que forman parte importante de nuestro comercio exterior en general como los demás de América, así como Europa y Asia.</p> <p>Las Directrices emitidas por la OMI y el Acuerdo</p>
--	--	--

		de los Lineamientos, tiene como objeto principal cumplir con la obligación de verificar la masa bruta de los contenedores llenos, antes de su estiba a bordo de un buque, para que garanticen la seguridad del buque, de los trabajadores tanto a bordo como en tierra, de la carga y en general en el mar, sin ser contradictorios, porque la regulación que a nivel nacional existe regula los pesos y dimensiones en carreteras y la regulación propuesta regula únicamente el peso de la carga antes de ser transportada
<b>CUARTO.-</b> Para que el Embarcador cumpla con la responsabilidad de obtener y documentar la MBV de un contenedor con carga, debe utilizar un Instrumento para pesar.	Para que el Embarcador cumpla con la responsabilidad de obtener y documentar la MBV de un contenedor con carga, debe utilizar un instrumento para pesar <b>calibrado en términos de la LFMN</b>	El Acuerdo de los Lineamientos define que el instrumento para pesar debe de contar con verificación y calibración de conformidad con la NOM-010-SCFI-1994 Instrumentos de Medición-Instrumentos para pesar de funcionamiento no automático-Requisitos Técnicos y Metrológicos emitida por la Secretaría de Economía, siendo esta regulación la indica que la evaluación de la conformidad y la vigilancia de dicha norma es por parte de la Secretaría de Economía y la Procuraduría Federal del Consumidor por medio de laboratorio acreditados.
<b>QUINTO.-</b> Los instrumentos para pesar utilizados para determinar la MBV de los contenedores con carga o la carga, embalajes y material para el trincado y sujeción que se arrume en ellos, deben contar con calibración y verificación vigente conforme a lo establecido en la NOM-010-SCFI-1994 o la que la sustituya, o, en su caso, procedimientos alternos que apruebe la Dirección General de Normas para aquéllos instrumentos excluidos del ámbito de aplicación de dicha NOM, conforme a lo siguiente:	En cuanto a los procedimientos alternos se sugiere se considere una autoregulación de los equipos de pesaje al interior de las empresas, previa autorización de la Dirección General de Normas.	El Acuerdo de los Lineamientos define que el instrumento para pesar los contenedores con carga o la carga, deben de contar con verificación y calibración de conformidad con el NOM-010-SCFI-1994 Instrumentos de Medición-Instrumentos para pesar de funcionamiento no automático-Requisitos Técnicos y Metrológicos y los procedimientos a los que se refiere el punto QUINTO del Acuerdo es para aquéllos instrumentos excluidos del ámbito de aplicación de dicha NOM.

<p><b>QUINTO.-</b> Los instrumentos para pesar utilizados para determinar la MBV de los contenedores con carga o la carga, embalajes y material para el trincado y sujeción que se arrume en ellos, deben contar con calibración y verificación vigente conforme a lo establecido en la NOM-010-SCFI-1994 o la que la sustituya, o, en su caso, procedimientos alternos que apruebe la Dirección General de Normas para aquéllos instrumentos excluidos del ámbito de aplicación de dicha NOM, conforme a lo siguiente:</p> <p>....</p> <p>La Dirección General de Normas de la Secretaría de Economía pondrá a disposición del público en general el registro de los instrumentos para pesar que cuenten con aprobación de modelo o prototipo, así como los instrumentos para pesar que hayan sido calibrados y verificados.</p>	<p>La Dirección General de Normas de la Secretaría de Economía <del>pondrá a disposición del público en general</del> <b>publicará en el Diario Oficial de la Federación</b>, el registro de los instrumentos para pesar que cuenten con aprobación de modelo o prototipo así como los instrumentos para pesar que hayan sido calibrados y verificados.</p> <p>Este párrafo es de los más delicados del proyecto, de acuerdo con los sondeos que se han hecho entre los asociados, en el país no existe el suficiente número de básculas certificadas para cubrir la demanda.</p> <p>A manera de ejercicio:      Todos los TEU's de exportación de Manzanillo el año pasado fueron alrededor de 2,500.000      Lo que da un tráfico promedio de 6849 TEU's por día (<math>2,500.000/365=6,849</math>) 6848 TEUS X 2 operación de pesaje (cargado y vacio) = 13,698 operaciones de pesaje/día      Si lo dividimos por hora=670 operaciones por hora      Lo cual es imposible.      Entendemos que no habría una sola báscula en el puerto, sin embargo esta cifra debe analizarse bajo el siguiente enfoque: tan solo el puerto de manzanillo necesita 570 operaciones de pesaje por hora, ¿existen las suficientes básculas CERTIFICADAS en el país para cubrir la demanda? Nuestros asociados dicen que no.</p> <p>El resultado de lo anterior es que se están incrementando las operaciones a los exportadores mexicanos, así como su tiempo de respuesta, generando un aumento en</p>	<p>En la página oficial de Secretaría de Comunicaciones y Transportes se encuentran publicada la información correspondiente al cumplimiento de las Directrices emitidas por la OMI, dentro de las cuales existe información referente a los instrumentos para pesar que ha sido proporcionado por la Secretaria de Economía con el fin de que los obligados cuenten con todos los elementos para realizar el pesado de los contenedores.</p> <p>La información referente al registro de básculas se actualiza constantemente, por lo que es inadecuado publicarlo en el Diario Oficial de la Federación, aunado a que la información que se maneja es excesiva, para ser publicada en el DOF, no obstante la información es pública para ser consultada por los interesados.</p> <p>En la página oficial de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes se encuentra publicada la información correspondiente al cumplimiento de las Directrices emitidas por la OMI, dentro de las cuales existe información referente a los instrumentos para pesar que han sido proporcionados por la Secretaria de Economía, con el fin de que los obligados cuenten con todos los elementos para realizar el pesado de los contenedores.</p> <p>La información antes mencionada puede ser consultada en la siguiente liga: <a href="http://www.sct.gob.mx/puertos-y-marina/marina-mercante/Contenedores/">http://www.sct.gob.mx/puertos-y-marina/marina-mercante/Contenedores/</a></p> <p>Las Directrices emitidas por la OMI y el Acuerdo de los Lineamientos, tiene como objeto principal cumplir con la obligación de verificar la masa bruta de los contenedores llenos, antes de su</p>
---	--	--

	<p>costos y una reducción de los niveles de servicio.</p>	<p>estiba a bordo de un buque, para que garanticen la seguridad del buque, de los trabajadores tanto a bordo como en tierra, de la carga y en general en el mar, por lo que el responsable de verificar la masa bruta de un contenedor debe de prever los Lineamientos para cumplir con el ordenamiento internacional, sin que se vean afectadas las operaciones de exportación.</p> <p>La regulación contempla el uso de instrumentos de mediación que actualmente ya son regulados por la Norma Oficial antes mencionada, contando con instrumentos calibrados y verificados, para dar cumplimiento al Ordenamiento Internacional, sin favorecer mercados regionales, ya que se promueve que los contenedores llenos lleguen con la MBV al puerto y de igual manera se promueve que el pesaje de los contenedores con carga, se realice en un instrumento de pesaje público o particular calibrado y verificado, por lo que se cuenta con instrumentos de pesaje, sin olvidar que la operación del pesaje de contenedores se realiza de manera continua y la regulación emitida por la OMI ahora indica que dicho pesaje se realice en un instrumento verificado y calibrado.</p> <p>Por tanto es erróneo el argumento que se contesta y de aceptarse el mismo, pone en alto riesgo al comercio exterior de nuestro país en caso de no cumplirse en tiempo con la nueva disposición del Convenio SOLAS, ya que no es una normativa de carácter nacional sino internacional y aplica para todos los países que forman parte de la OMI y contratantes del Convenio SOLAS; baste señalar que dentro de esos países se encuentran los principales socios comerciales de México, como son los Estados Unidos de América y Canadá, además</p>
--	---	---

		de los que forman parte importante de nuestro comercio exterior en general como los demás de América, así como Europa y Asia.
<p><b>-QUINTO.-</b> Los instrumentos para pesar utilizados para determinar la MBV de los contenedores con carga o la carga, embalajes y material para el trincado y sujeción que se arrume en ellos, deben contar con calibración y verificación vigente conforme a lo establecido en la NOM-010-SCFI-1994 o la que la sustituya, o, en su caso, procedimientos alternos que apruebe la Dirección General de Normas para aquéllos instrumentos excluidos del ámbito de aplicación de dicha NOM, conforme a lo siguiente:</p> <p>...</p> <p>La información anterior será consultable en el portal de internet de la Secretaría de Economía y contará con vínculo hacia la misma en el de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.</p>	<p>Sería conveniente que SCT Y SE estuvieran promoviendo el desarrollo de los centros de pesaje autorizados cerca de zonas industriales y de las principales capitales del país, para impulsar las operaciones de pesaje fuera de los puertos.</p>	<p>Las Directrices emitidas por la OMI y el Acuerdo de los Lineamientos, tiene como objeto principal cumplir con la obligación de verificar la masa bruta de los contenedores llenos, antes de su estiba a bordo de un buque, para que garanticen la seguridad del buque, de los trabajadores tanto a bordo como en tierra, de la carga y en general en el mar, por lo que el responsable de verificar la masa bruta de un contenedor debe de prever los Lineamientos para cumplir con el ordenamiento internacional, sin que se vean afectadas las operaciones de exportación, por lo que el pesaje fuera del puerto es el que se está impulsando a fin de no afectar la eficiencia de la operación portuaria, razón por la cual se obliga a que el pesaje de los contenedores se realice en un instrumento que se encuentre verificado y calibrado, sin que se obligue a que sea en un lugar determinado, impulsado a nivel nacional que los propietarios que cuenten con un instrumento de pesaje cumpla con la Norma Oficial citada, a fin de que puedan prestar el servicio de pesaje de contenedores, como lo establece la regulación a nivel internacional.</p>
<p><b>SEXTO.-</b> ...</p> <p>En caso de que las Terminales portuarias y las Administraciones Portuarias Integrales pretendan incorporar a su operación instrumentos para pesar la masa bruta de los contenedores con carga, por contar con los espacios e infraestructura suficiente, deberán también cumplir con lo señalado en estos Lineamientos.</p>	<p>Existe un riesgo muy grande de que las terminales portuarias y las administraciones portuarias cobren muy caras las operaciones de pesaje, sobre todo al inicio. Debe impulsarse que los servicios de pesaje están principalmente fuera de los puertos para evitar abusos.</p>	<p>Las Directrices emitidas por la OMI y el Acuerdo de los Lineamientos, tiene como objeto principal cumplir con la obligación de verificar la masa bruta de los contenedores llenos, antes de su estiba a bordo de un buque, para que garanticen la seguridad del buque, de los trabajadores tanto a bordo como en tierra, de la carga y en general en el mar, por lo que el responsable de verificar la masa bruta de un contenedor debe de prever los Lineamientos para cumplir con el</p>

		<p>ordenamiento internacional, sin que se vean afectadas las operaciones de exportación, por lo que el pesaje fuera del puerto es el que se está impulsando mediante el método 2, a fin de no afectar la eficiencia de la operación portuaria, razón por la cual se obliga a que el pesaje de los contenedores se realice en un instrumento que se encuentre verificado y calibrado, sin que se obligue a que sea en un lugar determinado.</p> <p>Es importante considerar que los criterios o las condiciones que una terminal portuaria establezca en relación con el pesaje de contenedores, no es competencia de las Directrices emitidas por la OMI así como del Acuerdo de los Lineamientos, en razón de ser actos de comercio entre particulares.</p>
<p><b>OCTAVO.-</b> Una vez que se haya realizado el pesaje del contenedor con carga para determinar la MBV, en el caso del método 1, se debe expedir por el propietario u operador del Instrumento para pesar el Certificado de peso en el cual constará dicha información, además de indicar la identificación del contenedor, la denominación de la empresa que la ópera y la descripción del Instrumento para pesar.</p>	<p>Se le está asignando una nueva responsabilidad al dueño de la carga sobre un proceso que él no puede controlar y que no está claro en términos de secuencia, duración y responsabilidades. Sugerimos se delimite la responsabilidad al dueño de la carga de sólo declarar el peso de la misma, y no de instrumentos ajenos a su ámbito de operación directa, ya que estas son contratados por un tercero.</p>	<p>Las Directrices emitidas por la OMI es clara al establecer que la responsabilidad de obtener y documentar la MBV de un contenedor con carga corresponde al Embarcador o Expedidor mencionada en el conocimiento de embarque o en la carta de porte marítimo o documento de transporte multimodal equivalente como expedidor y/o la persona que haya celebrado un contrato de transporte de mercancías con una compañía naviera, y el Acuerdo de los Lineamientos retoma la obligatoriedad y responsabilidad establecidas en dichas Directrices.</p> <p>Ahora bien, y derivado de la incorrecta declaración que se realiza del peso de un contenedor con carga, que ha generado diversas pérdidas y daños, es por lo que únicamente se obliga a que el pesaje de los contenedores se realice mediante un instrumento de pesado verificado y calibrado, el</p>

		cual se elegirá por el responsable de obtener la MBV.
<p><b>NOVENO.-</b> En el caso del método 2 señalado en las Enmiendas, las empresas que consoliden el contenedor procederán de la siguiente forma:</p> <p>...</p>	<p>En este caso es peor, la responsabilidad será de los dueños de la carga en un procedimiento que controla el consolidador. Se propone se determine la responsabilidad al consolidador y exima de esta al dueño de la carga.</p>	<p>El Acuerdo de los Lineamientos desarrolla la forma mediante la cual la empresa que consolide debe de realizar el pesaje mediante el método 2, siendo claro quién es el responsable de la MBV, por lo que no es necesario determinar responsabilidades diferentes a las ya establecidas.</p>
<p><b>NOVENO.-</b> En el caso del método 2 señalado en las Enmiendas, las empresas que consoliden el contenedor procederán de la siguiente forma:</p> <p>I. Las cargas, bultos y elementos de carga, incluyendo los embalajes y material de sujeción de los mismos, deberán ser pesados previamente en Instrumentos para pesar a fin de obtener su MBV, lo cual constará en una etiqueta adherida al elemento de carga, en que se identificará el Instrumento para pesar y su verificación;</p>	<p>Es importante se cuantifique el impacto regulatorio de esta disposición, desde el punto de vista costos, factibilidad de verificación y eficiencia en materia de logística. La etiqueta que se menciona debería estar normada también.</p>	<p>El acto por el que se emite el Acuerdo de los Lineamientos es la adopción de las Directrices emitidas por la OMI en las cuales se indica de manera clara cuales son los métodos 1 y 2, a través de los cuales se puede obtener la MBV, y el Acuerdo de los Lineamientos, a fin de no limitar la regulación para los obligados, contempla la aplicación de los dos métodos teniendo la posibilidad de realicen el métodos que consideren sea el adecuado en cuanto al tipo de carga que será transportado, por lo que no se generan métodos diferentes a los reconocidos en el ordenamiento internacional.</p>
<p><b>DÉCIMO.-</b> Los procedimientos a seguir para el pesaje de Contenedores sobre vehículos de autotransporte, a fin de obtener la MBV serán los siguientes:</p> <p>A) Cuando el vehículo llega al Instrumento para Pesar con el contenedor vacío:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1.- Se pesará el vehículo con el contenedor vacío;</li> <li>2.- Se pesará el vehículo con el contenedor lleno;</li> <li>3.- Obtenidos los pesos anteriores, se</li> </ol>	<p>Toda operación genera costos. Si se conoce el peso del contenedor y el peso del vehículo, puede evitarse una operación de pesaje.</p>	<p>Las Directrices emitidas por la OMI, contempla los diferentes medios de transporte sobre los cuales se realiza la logística del traslado de contenedores, es por eso que el Acuerdo de los Lineamientos describe la forma en la cual se debe de realizar la verificación de la masa bruta de un contenedor lleno cuando este es transportado sobre vehículos con el fin de agilizar la logística en la operación.</p> <p>Ahora bien, tanto las Directrices emitidas por la OMI y el Acuerdo de los Lineamientos, tiene</p>

<p>restará al peso del vehículo con el contenedor lleno el peso del vehículo con el contenedor vacío, y a este resultado se sumará el peso de la tara del contenedor, y con ello se obtendrá la MBV.</p>		<p>como objeto principal cumplir con la obligación de verificar la masa bruta de los contenedores llenos, antes de su estiba a bordo de un buque, para que garanticen la seguridad del buque, de los trabajadores tanto a bordo como en tierra, de la carga y en general en el mar, por lo que el responsable de verificar la masa bruta de un contenedor debe de prever los Lineamientos para cumplir con el ordenamiento internacional, sin que se vean afectadas las operaciones de exportación.</p>
<p><b>DÉCIMO.-</b> Los procedimientos a seguir para el pesaje de Contenedores sobre vehículos de autotransporte, a fin de obtener la MBV serán los siguientes:</p> <p>...</p> <p>B) Cuando el vehículo llega al Instrumento para Pesar con el contenedor lleno:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1.- Se pesará el vehículo con el contenedor lleno;</li> <li>2.- Descargado el contenedor lleno, se pesará el vehículo sin contenedor;</li> <li>3.- Obtenidos los pesos anteriores, la MBV del contenedor lleno, será el resultado de restar el peso del vehículo al peso que tenía con el contenedor lleno.</li> </ol>	<p>Toda operación genera costos, Si se conoce el peso del contenedor y el peso del vehículo, puede evitarse una operación de pesaje.</p>	<p>Las Directrices emitidas por la OMI, contempla las diferentes formas mediante la cuales se realiza la logística del traslado de contenedores, es por eso que el Acuerdo de los Lineamientos describe la forma en la cual se debe de realizar la verificación de la masa bruta de un contenedor lleno cuando este sea transportado sobre vehículos, con el fin de agilizar la logística en la operación.</p> <p>Ahora bien, tanto las Directrices emitidas por la OMI y el Acuerdo de los Lineamientos, tiene como objeto principal cumplir con la obligación de verificar la masa bruta de los contenedores llenos, antes de su estiba a bordo de un buque, para que garanticen la seguridad del buque, de los trabajadores tanto a bordo como en tierra, de la carga y en general en el mar, por lo que el responsable de verificar la masa bruta de un contenedor debe de prever los Lineamientos para cumplir con el ordenamiento internacional, sin que se vean afectadas las operaciones de exportación.</p>
<p><b>DÉCIMO SEGUNDO.-</b> El Documento de expedición deberá contener por escrito o a través de medios electrónicos, cuando menos</p>	<p>Sería conveniente definir los elementos que deberá tener el documento de expedición. Toda antigüedad podría generar un costo</p>	<p>Las Directrices de la OMI establecen requisitos mínimos que debe de contener el Documento de Expedición, razón por la cual el Acuerdo de los</p>

<p>los siguientes requisitos: nombre del Embarcador o persona autorizada por él para estos casos, firma o firma electrónica o nombre en letras mayúsculas de la persona autorizada a firmar, la MBV, el número identificador del contenedor y, en su caso, el Certificado de peso de éste o el boleto de pesaje.</p>	<p>para el dueño de la carga.</p>	<p>Lineamientos los retoma y con el fin de facilitar a los obligados el cumplimiento del ordenamiento internacional se anexa un ejemplo del Documento de Expedición el cual no es limitativo y puede ser tomado como referencia al momento de expedir documento que contiene la MBV.</p>
<p><b>DÉCIMO TERCERO.-</b> Obtenido el Certificado de Peso o el boleto de pesaje, del contenedor y para cumplir oportunamente con la elaboración del plano de estiba de la carga en los buques, el Embarcador debe comunicar la MBV del contenedor mediante el Documento de expedición a la compañía naviera que lo transportará, y ésta al capitán del buque o su representante, y al representante de la Terminal. El plazo para que el Embarcador informe la MBV del contenedor será el que acuerde con la compañía naviera.</p>	<p>Se considera que se deben fijar los medios y plazos para la entrega de la información, ya que toda antigüedad podrá generar costos adicionales, por ejemplo si hay entrega al día siguiente cuesta \$, si se entrega express cuesta \$\$\$\$\$\$. La indefinición de los plazos de entrega podría crear abusos hacia los dueños de la carga.</p>	<p>Cada compañía naviera es la encargada de establecer los términos y las condiciones sobre la cuales realizará sus operaciones comerciales por ser actos de comercio entre particulares, siendo importante para las Directrices de la OMI así como para el Acuerdo de los Lineamientos que la masa bruta de los contenedores con carga llegue verificada antes de ser embarcada.</p>
<p><b>DÉCIMO TERCERO.-</b> ...</p> <p>En caso de no cumplir en el tiempo acordado con esta comunicación, el contenedor no será embarcado, hasta que se obtenga su MBV y estén de acuerdo el Embarcador y la compañía naviera, lo que deberá comunicarse de manera inmediata a la Terminal portuaria. El Embarcador debe conservar el original del Certificado de peso, por un periodo de al menos un año posterior a la fecha en que sea recibido el contenedor por la línea naviera, para cualquier aclaración sobre la MBV del contenedor con carga.</p>	<p>Se deben definir claramente los tiempos y las responsabilidades (¿Qué pasa si por una negligencia no se embarca el contenedor? ¿Qué pasa si no hay basculas o se descomponen?)</p>	<p>La responsabilidad de obtener y documentar la MBV de un contenedor con carga corresponde al Embarcador, el establecer términos genera un acto limitativo, lo cual imposibilita su cumplimiento, toda vez que los actos comerciales son diversos y el incumplimiento de las condiciones o términos en los cuales se debe de realizar la operación de transporte son actos comerciales entre particulares.</p> <p>Ahora bien,, tanto las Directrices emitidas por la OMI y el Acuerdo de los Lineamientos, tiene como objeto principal cumplir con la obligación de verificar la masa bruta de los contenedores llenos, antes de su estiba a bordo de un buque, para que garanticen la seguridad del buque, de los trabajadores tanto a bordo como en tierra, de la carga y en general en el mar, por lo que el</p>

		responsable de verificar la masa bruta de un contenedor debe de prever los Lineamientos para cumplir con el ordenamiento internacional, sin que se vean afectadas las operaciones de exportación.
<b>DÉCIMO CUARTO.-</b> Los contenedores con carga que lleguen a un puerto para su transporte al extranjero, deben contar previamente con el Documento de expedición y, en su caso, el Embarcador deberá exhibir el correspondiente Certificado de Peso o Boleto de pesaje si es requerido por el Capitán del buque, la compañía naviera o la Terminal portuaria, para facilitar y agilizar el transporte marítimo y las operaciones portuarias, así como evitar demoras y retrasos en la operación portuaria y marítima.	La mayor contradicción de este proyecto es que todos los demás integrantes de la cadena de transporte le podrán exigir al dueño de la carga una responsabilidad sobre un proceso que él no controla, y peor aun, esas exigencias pueden ser arbitrarias.	Tanto las Directrices emitidas por la OMI y el Acuerdo de los Lineamientos, tiene como objeto principal cumplir con la obligación de verificar la masa bruta de los contenedores llenos, antes de su estiba a bordo de un buque, para que garanticen la seguridad del buque, de los trabajadores tanto a bordo como en tierra, de la carga y en general en el mar, por lo que el responsable de verificar la masa bruta de un contenedor debe de prever los Lineamientos para cumplir con el ordenamiento internacional, sin que se vean afectadas las operaciones de exportación, siendo exigible el Documento de Expedición a fin de cumplir con un ordenamiento internacional y no de manera arbitraria.
<b>DÉCIMO SEXTO.-</b> Los contenedores con carga que serán transbordados de un puerto mexicano a otro, deberán cumplir con la obligación de que esté verificada su MBV conforme a las disposiciones del Convenio SOLAS y estos Lineamientos.	Si un contenedor está en el tránsito, (y su sello no ha sido violado), ¿Cuál es la finalidad de verificar su MBV?	Las Directrices emitidas por la OMI y el Acuerdo de los Lineamientos, tiene como objeto principal cumplir con la obligación de verificar la masa bruta de los contenedores llenos, antes de su estiba a bordo de un buque, para que garanticen la seguridad del buque, de los trabajadores tanto a bordo como en tierra, de la carga y en general en el mar, por lo que el responsable de verificar la masa bruta de un contenedor debe de prever los Lineamientos para cumplir con el ordenamiento internacional, por lo que es necesario la verificación de la masa bruta.
<b>DÉCIMO SEXTO.-</b> ...	Debe consultarse a la Dirección General de Autotransporte para evitar incompatibilidades con el reglamento de pesos y dimensiones en	Las Directrices emitidas por la OMI y el Acuerdo de los Lineamientos, tiene como objeto principal cumplir con la obligación de verificar la masa

<p>De no cumplir con lo anterior, para ser transportados deberán obtener previamente su MBV. De no aceptarse su traslado sin dicho Certificado, el contenedor podrá ser ubicado en un área que determine la terminal portuaria y que no afecte la eficiencia de su operación.</p>	<p>carreteras.</p> <p>Aun cuando este proyecto se identifica para la exportación, en uno de sus artículos determina las acciones que aplica también para cabotaje es decir, cuando los contenedores son transportados de un puerto a otro, por lo que consideramos que la normatividad aplicable para la determinación de los pesos debe ser homologa al que se utilice para el autotransporte con declaraciones y responsabilidades determinadas al generador de la carga y al prestador del servicio. Podría intervenir negativamente en el comercio interior de cuartar el transporte marítimo</p>	<p>bruta de los contenedores llenos, antes de su estiba a bordo de un buque, para que garanticen la seguridad del buque, de los trabajadores tanto a bordo como en tierra, de la carga y en general en el mar, por lo que el responsable de verificar la masa bruta de un contenedor debe de prever los Lineamientos para cumplir con el ordenamiento internacional, por lo que es necesario la verificación de la masa bruta, sin ser contradictorios a las regulaciones que a nivel nacional existentes.</p>
<p><b>DÉCIMO SÉPTIMO.-</b> Cuando por causa justificada exista duda en cuanto a la MBV del contenedor dada a conocer por el Embarcador en el Documento de expedición o Boleto de pesaje, sea por la compañía naviera o por la Terminal, se procederá a un nuevo pesaje que será por cuenta, costo y responsabilidad de quien lo solicite y deberá realizarse en un Instrumento para pesar que cumpla con los términos de estos Lineamientos.</p>	<p>Es importante no dejar lagunas en este escenario cualquiera le puede pedir al dueño de la carga volver a pesar el contenedor, independientemente del costo, cualquiera puede interferir en el tiempo de expedición. Hay que definir qué es una “causa justificada” y bajo qué condiciones podría configurar el caso de una “duda” sino estaríamos en hechos totalmente discrecionales.</p>	<p>La causa justificada se considerará cuando existe una discrepancia en el peso del contenedor que esta siendo izado para colocarse en la embarcación con el declarado en el Documento de expedición, por lo que las Directrices emitidas por la OMI y el Acuerdo de los Lineamientos es claro en establecer el mecanismo de posible solución en el caso de que se de este supuesto y quiénes serán los responsables y las partes involucradas, por lo que es necesario que se realice de manera adecuada y correcta el pesaje del contenedor con carga para evitar ser sometido a un nuevo pesaje y retrasar la operación portuaria.</p>
<p><b>DÉCIMO OCTAVO.-</b> El Embarcador y la compañía naviera que transportará el contenedor, el representante de los buques de dicha compañía y el representante de la Terminal, acordarán la forma en que se comunicarán la información, privilegiando los medios electrónicos a fin de facilitar el proceso.</p>	<p>Definir de inicio el medio por el que se comunicará la información y los tiempos de comunicación.</p> <p>Toda laguna es potencial generadora de costos para el dueño de la carga.</p>	<p>Las Directrices de la OMI y el Acuerdo de los Lineamientos establecer que el medio idóneo de comunicación sean medios electrónicos a fin de facilitar el proceso, por lo que no es necesario definir el medio por el cual se deben de realizar las comunicaciones, ya que los particulares pueden establecer otras condiciones o formas de comunicación que no</p>

		afecten la operación del transporte de contenedores.
<b>DÉCIMO NOVENO.-</b> Las Terminales portuarias y las Administraciones Portuarias Integrales, establecerán las condiciones para la recepción de contenedores a que se refieren estos Lineamientos, esté o no declarada su MBV, para lo cual deben considerar que no se afecte la eficiencia de la operación portuaria ni en las terminales	Definir de inicio las condiciones para la recepción de contenedores (fin de sema, recepción nocturna, tiempo, responsabilidad, contingencias, multas, etc.) Toda laguna es potencial generadora de costos para el dueño de la carga.	Cada compañía naviera es la encargada de establecer los términos y las condiciones sobre la cuales realizará sus operaciones comerciales por ser actos entre particulares, siendo importe para las Directrices de la OMI así como para el Acuerdo de los Lineamientos que la masa bruta de los contenedores con carga llegue verificada antes de ser embarcada.
<b>DIRECTRICES EMITIDAS POR LA OMI</b>  2.1.12 Por <i>expedidor</i> se entiende la entidad o persona jurídicas mencionada en el conocimiento de embarque o en la carta de porte marítimo o documento de transporte multimodal equivalente (por ejemplo, un conocimiento de embarque "directo") como expedidor y/o la persona que haya concertado (o en cuyo nombre o por cuenta de la cual se haya concertado) un contrato de transporte de mercancías con una compañía naviera.	Diferenciada figura de expedidor y embarcador. No es claro el carácter de expedidor y embarcador o si estos son sinónimos, para el generador de la carga quien contrata el servicio es indispensable su claridad para el descargo de responsabilidad ya que esté solo le corresponde declarar el peso de su carga tal como lo hace en autotransporte de conformidad con la normatividad vigente de pesos y dimensiones.	Las Directrices relativas a la Masa Bruta Verificada de los Contenedores con Carga, emitidas el 9 de junio de 2014 mediante Circular MSC.1/Circ. 1475, por el Comité de Seguridad Marítima de la OMI, es una disposición que establece un organismo internacional, el cual debe de ser aplicable en los términos que fue emitido.
2.1.13 Por <i>documento de expedición</i> se entiende el documento que utiliza el expedidor para comunicar la masa bruta verificada del contenedor lleno. Este documento puede incluirse entre las instrucciones del transporte dadas a la compañía naviera o constituir una comunicación aparte (por ejemplo, una declaración en la que se incluya el certificado de peso expedido por un punto de pesaje).	Sería conveniente definir sus elementos.	Las Directrices relativas a la Masa Bruta Verificada de los Contenedores con Carga, emitidas el 9 de junio de 2014 mediante Circular MSC.1/Circ. 1475, por el Comité de Seguridad Marítima de la OMI, es una disposición que establece un organismo internacional, el cual debe de ser aplicable en los términos que fue emitido.
<b>4 Principios fundamentales</b>  4.1 La responsabilidad de obtener y documentar la masa bruta verificada de un contenedor lleno corresponde al expedidor.	La contradicción del proyecto es que su objetivo es salvar vidas a través del correcto <b>acomodo y peso de los contenedores, pero los responsables no intervienen en ninguno de los procesos,</b>	Las Directrices relativas a la Masa Bruta Verificada de los Contenedores con Carga, emitidas el 9 de junio de 2014 mediante Circular MSC.1/Circ. 1475, por el Comité de Seguridad Marítima de la OMI, es una disposición que

		establece un organismo internacional, el cual debe de ser aplicable en los términos que fue emitido.
<p><b>5 Métodos para obtener la masa bruta verificada de un contenedor lleno</b></p> <p>...</p> <p>5.1.1 Método nº 1: concluidos la arrumazón y el sellado del contenedor, el expedidor podrá pesar el contenedor lleno o disponer que una tercera parte lo pese.</p>	<p><b>Nuestra propuesta se centra en un método “3” en donde exista un esquema de autorregulación en las empresas y que ellas mismas pesen su mercancías bajo protesta de decir verdad y puedan embarcar sus contenedores.</b></p> <p>Las empresas podrían utilizar los equipos de pesaje certificados, emitir su certificados de peso, embarcar y eventualmente poder recibir auditorías por parte de la autoridad para corroborar que todo esté en orden.</p> <p><b>Nuestros asociados han agotado este tipo de esquemas</b> con mucho éxito.</p>	<p>Las Directrices relativas a la Masa Bruta Verificada de los Contenedores con Carga, emitidas el 9 de junio de 2014 mediante Circular MSC.1/Circ. 1475, por el Comité de Seguridad Marítima de la OMI, es una disposición que establece un organismo internacional, el cual debe de ser aplicable en los términos que fue emitido.</p>
<p><b>5 Métodos para obtener la masa bruta verificada de un contenedor lleno</b></p> <p>...</p> <p>5.1.2 Método nº 2: el expedidor (o la tercera parte que el expedidor haya dispuesto), podrá pesar todos los bultos y elementos de la carga, añadiendo la masa de las paletas, la madera de estiba y demás material de embalaje/ensado y de sujeción que se arrume en el contenedor, y añadir la masa de la tara del contenedor a la suma de cada masa utilizando el método certificado descrito en los párrafos 5.1.2.3 y 5.1.2.3.1. Toda tercera parte que haya procedido a la totalidad o a parte de la arrumazón del contenedor debería informar al expedidor de la masa de los elementos de la carga y del material de embalaje/ensado y de sujeción que esa parte haya arrumado en el contenedor, a fin de facilitar que el expedidor</p>	<p><b>A lo largo del documento no ha quedado claro el papel que juega de la tercera parte que consolida el contenedor en el método 2 esta empresa es la responsable de las acciones de pesaje y acomodo y no se menciona ninguna actividad en la que se vincule con alguna parte de la responsabilidad.</b></p>	<p>Las Directrices relativas a la Masa Bruta Verificada de los Contenedores con Carga, emitidas el 9 de junio de 2014 mediante Circular MSC.1/Circ. 1475, por el Comité de Seguridad Marítima de la OMI, es una disposición que establece un organismo internacional, el cual debe de ser aplicable en los términos que fue emitido.</p>

<p>verifique la masa bruta del contenedor lleno conforme al método n° 2. Con arreglo al párrafo 5 de la regla VI/2 del Convenio SOLAS, el expedidor debería asegurarse de que la masa bruta verificada del contenedor se proporciona con tiempo suficiente antes del embarque. Las partes comerciales interesadas deberían acordar el modo en que el expedidor y las terceras partes han de comunicarse dicha información.</p>		
<p>5.1.2.1 Cuando se arrumen en el contenedor, no será preciso volver a pesar los distintos bultos con sello original en cuyas superficies se indique de modo claro e indeleble la masa exacta de los bultos y de los elementos de la carga (incluido cualquier otro material, como material de embalaje/envasado y los refrigerantes de los bultos).</p>	<p><b>Debe hacerse un cálculo sobre las implicaciones económicas en el costo de exportación que este proyecto conlleva a más operaciones y mayores eslabones en la cadena, mayores costos.</b></p>	<p>Las Directrices relativas a la Masa Bruta Verificada de los Contenedores con Carga, emitidas el 9 de junio de 2014 mediante Circular MSC.1/Circ. 1475, por el Comité de Seguridad Marítima de la OMI, es una disposición que establece un organismo internacional, el cual debe de ser aplicable en los términos que fue emitido.</p>
<p>5.1.2.3 El Estado interesado decidirá el modo de proceder a la certificación, que podría estar relacionado con el procedimiento de pesaje o con la parte que efectúe el pesaje o con ambos.</p>	<p>No debe de haber discrecionalidad.</p>	<p>Las Directrices relativas a la Masa Bruta Verificada de los Contenedores con Carga, emitidas el 9 de junio de 2014 mediante Circular MSC.1/Circ. 1475, por el Comité de Seguridad Marítima de la OMI, es una disposición que establece un organismo internacional, el cual debe de ser aplicable en los términos que fue emitido.</p>
<p>6.2 Cualquiera que sea su forma, el documento en el que se declare la masa bruta verificada del contenedor lleno debería estar firmado por la persona que haya sido debidamente autorizada por el expedidor. La firma podrá ser una firma electrónica o podrá sustituirse por el nombre, en letras mayúsculas, de la persona autorizada a firmarlo.</p>	<p><b>Debe de estar estandarizado y bien definido el documento.</b></p>	<p>Las Directrices relativas a la Masa Bruta Verificada de los Contenedores con Carga, emitidas el 9 de junio de 2014 mediante Circular MSC.1/Circ. 1475, por el Comité de Seguridad Marítima de la OMI, es una disposición que establece un organismo internacional, el cual debe de ser aplicable en los términos que fue emitido.</p>

<p>6.3 Para embarcar un contenedor lleno en un buque que se rige por las reglas del Convenio SOLAS, es preciso proporcionar su masa bruta verificada al capitán del buque o su representante y al representante de la terminal por medios electrónicos preferiblemente, como el intercambio electrónico de datos (EDI) o el tratamiento electrónico de datos (EDP), con tiempo suficiente antes del embarque para que la información se utilice en la elaboración e implantación del plano de estiba del buque.</p>	<p><b>Es necesario definir “tiempo suficiente” esta laguna puede ser un gran generador de costos para los dueños de la carga.</b></p>	<p>Las Directrices relativas a la Masa Bruta Verificada de los Contenedores con Carga, emitidas el 9 de junio de 2014 mediante Circular MSC.1/Circ. 1475, por el Comité de Seguridad Marítima de la OMI, es una disposición que establece un organismo internacional, el cual debe de ser aplicable en los términos que fue emitido.</p>
<p>6.3.1 Dado que el contrato de transporte se firma entre el expedidor y la compañía naviera, y no entre el expedidor y la instalación de la terminal portuaria, el expedidor podrá cumplir la obligación prevista en las reglas del Convenio SOLAS presentando a la compañía naviera la masa bruta verificada. Seguidamente es la compañía naviera la responsable de proporcionar la información relativa a la masa bruta verificada del contenedor lleno al representante de la terminal antes del embarque. El expedidor puede igualmente proporcionar la masa bruta verificada al representante de la instalación de la terminal portuaria al entregarse el contenedor a la instalación portuaria antes del embarque.</p>	<p>De todo el documento, sólo aquí se menciona que es responsabilidad de la compañía naviera el proporcionar la información. <b>Es inconveniente centrar la responsabilidad exclusivamente en un actor que no participa en todo un proceso que se quiere normar</b></p>	<p>Las Directrices relativas a la Masa Bruta Verificada de los Contenedores con Carga, emitidas el 9 de junio de 2014 mediante Circular MSC.1/Circ. 1475, por el Comité de Seguridad Marítima de la OMI, es una disposición que establece un organismo internacional, el cual debe de ser aplicable en los términos que fue emitido.</p>
<p>6.3.1.1 El capitán o su representante y un representante de la terminal deberían celebrar un acuerdo para garantizar que la información proporcionada por los expedidores sobre la masa bruta verificada del contenedor se comparte rápidamente. Podrán utilizarse sistemas de comunicación existentes para transmitir y compartir dicha información sobre la masa bruta verificada de los contenedores.</p>	<p><b>Queda en términos muy ambiguo lo relativo al “acuerdo para garantizar la información”.</b></p>	<p>Las Directrices relativas a la Masa Bruta Verificada de los Contenedores con Carga, emitidas el 9 de junio de 2014 mediante Circular MSC.1/Circ. 1475, por el Comité de Seguridad Marítima de la OMI, es una disposición que establece un organismo internacional, el cual debe de ser aplicable en los términos que fue emitido.</p>
<p><b>10 Contenedores que superen su masa bruta máxima</b></p>	<p>Será conveniente mostrar esta información en los anexos.</p>	<p>Las Directrices relativas a la Masa Bruta Verificada de los Contenedores con Carga,</p>

<p>10.1 En la regla VI/5 del Convenio SOLAS se estipula que los contenedores no se llenarán más allá de la masa bruta máxima indicada en la placa de aprobación relativa a la seguridad prescrita en el Convenio internacional sobre la seguridad de los contenedores (Convenio CSC), enmendado. Se podrá negar el embarque en un buque de los contenedores cuya masa bruta exceda la masa bruta máxima permitida.</p>		<p>emitidas el 9 de junio de 2014 mediante Circular MSC.1/Circ. 1475, por el Comité de Seguridad Marítima de la OMI, es una disposición que establece un organismo internacional, el cual debe de ser aplicable en los términos que fue emitido. y son parte integra del Acuerdo que establece los Lineamientos.</p>
--	--	--