

Acuerdo que establece los Lineamientos aplicables para verificar la masa bruta de los contenedores con carga, antes de su embarque para transporte marítimo.

Información General		Archivos que contiene la Regulación	
Tipo de MIR:	AIR de impacto Moderado	 20160530132444_40540_RESPUESTA_A_COMENTARIO_DE_LA_ASOCIACIÓN_NACIONAL_DEL_TRANSPORTE_PRIVADO_300516.pdf 20160530140709_40540_Nuevo_Acuerdo_Pesaje_Contenedores_DGMM-DGN_300516.pdf	
Título del Anteproyecto:	Acuerdo que establece los Lineamientos aplicables para verificar la masa bruta de los contenedores con carga, antes de su embarque para transporte marítimo.		
Dependencia:	Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes		
Responsable Oficial:	Ramírez Reyes Rodrigo		
Editor del Anteproyecto:	Adam González Dafne		
Estatus del anteproyecto:	En COFEMER		
Ordenamiento Jurídico:	Acuerdo		
Punto de Contacto			
Nombre :	Dafne Adam González		
Cargo :	Jefatura		
Teléfono :	57239300 ext. 26028		
Correo electrónico :	dadamgon@sct.gob.mx		

¿DESEA QUE LA MIR Y EL ANTEPROYECTO NO SE PUBLIQUEN EN EL PORTAL?
Confidencialidad de la MIR
<p>Indique si la regulación propuesta requiere la no publicidad a la que se refiere el artículo 69-K de la Ley Federal de Procedimiento Administrativo (en caso de responder afirmativamente, proporcione la justificación correspondiente) :</p> <p>No</p> <p>Justificación :</p> <p>No se ingreso</p>
¿DESEA CONSTANCIA DE QUE EL ANTEPROYECTO FUE PUBLICO AL MENOS 20 DIAS HABILES?
Transparencia
<p>Indique si la regulación propuesta requiere la constancia de publicidad a que se refiere el artículo 10 de la Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública Gubernamental y 25 de su Reglamento.</p>

En caso de responder afirmativamente, la regulación estará en consulta pública al menos 20 días hábiles :

No

Calidad Regulatoria

Indique el (los) supuesto (s) de calidad para la emisión de regulación en términos del artículo 3 del Acuerdo de Calidad Regulatoria.

Es un instrumento que se deriva de una obligación específica establecida alguna ley, reglamento, decreto, acuerdo u otra disposición de carácter general expedidos por el Titular del Ejecutivo Federal:

No

Es un instrumento que se deriva de un compromiso internacional:

Si

Es un instrumento que representa beneficios notoriamente superiores a sus costos en términos de la competitividad y eficiencia de los mercados:

No

Se trata de un anteproyecto que será expedido por el Titular del Ejecutivo Federal, por lo que no es aplicable el Acuerdo de Calidad Regulatoria:

No

Brinde la justificación por la que el (los) supuesto (s) de calidad anteriormente señalado (s) es (son) aplicable (s) al anteproyecto:

Desde 1977 México es uno de los Estados Contratantes del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS), que es objeto de continuas enmiendas, dichas enmiendas se realizan mediante resoluciones que se aprueban en las reuniones del Comité de Seguridad Marítima de la Organización Marítima Internacional (OMI), que es el organismo especializado de las Naciones Unidas, en promover la cooperación entre los Estados y la industria del transporte, para mejorar la seguridad marítima y prevenir la contaminación marina. Ahora bien, uno de los objetivos principales del Convenio SOLAS, es establecer regulaciones para garantizar la seguridad del buque, de los trabajadores tanto a bordo como en tierra, la seguridad de la carga y la seguridad en general en el mar, y los países que hayan adoptado dicho convenio son responsables de garantizar que los buques matriculados bajo su pabellón, cumplan con sus prescripciones, mediante el pertinente reconocimiento y emisión de documentos que reconocen el cumplimiento de dicho convenio. La OMI reconoce la necesidad de establecer normas internacionales aplicables a la obligación de verificar la masa bruta de los contenedores llenos antes de su estiba a bordo del buque prescrito en la regla 2 de la parte A del capítulo VI del Convenio SOLAS, por lo que adopta la Resolución MSC.380(94) en la cual a partir del 1 de julio de 2016, es obligatorio que el expedidor verifique la masa bruta de un contenedor lleno, por medio de un equipo calibrado y certificado, el cual conste en un documento de expedición y si dicha información no se indica al capitán o su representante, éste no se embarcara en el buque. De igual forma la OMI emite las Directrices Relativas a la Masa Bruta Verificada (MBV) de los contenedores con carga, las cuales ofrecen recomendaciones sobre la manera de interpretar y aplicar lo dispuesto en las prescripciones del Convenio SOLAS. Por lo anterior, México como Estado Contratante se obliga a tomar las medidas necesarias para dar al convenio plena efectividad, y así, garantizar la seguridad de la vida humana en el mar. Por lo que en acatamiento a dicho ordenamiento y en cumplimiento a un compromiso internacional, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT), a través de la Dirección General Marina Mercante y la Secretaría de Economía por conducto de la Dirección General de Normas emiten un acuerdo el cual contiene los lineamientos aplicables para verificar la masa bruta de los contenedores, en donde se identifican supuestas problemáticas que pueden surgir al momento de aplicar las directrices y la orientación sobre la manera en que podrían resolver.

Apartado I.- Definición del problema y objetivos generales de la regulación

1. Describa los objetivos generales de la regulación propuesta

1. Describa los objetivos generales de la regulación propuesta#1:

La seguridad en la navegación es un tema que corresponde directamente a la SCT, por medio de la cual se ejerce la autoridad marítima, de conformidad con lo establecido en los artículos 1, 4, 7 fracción I, 8 fracciones VIII y IX, 72 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, en términos de los cuales corresponde a la Secretaría regular y vigilar las vías generales de comunicación por agua y la navegación, a fin de que se cumpla con las condiciones de seguridad y señalamiento marítimo, que garanticen la seguridad en la navegación y la vida humana en el mar. Ahora bien, una de las acciones que se requieren realizar para garantizar la seguridad y evitar los riesgos en la propiedad, en el medio ambiente, para los trabajadores tanto a bordo como en tierra y para la carga, es que el embarcador que opere en puertos mexicanos en los términos de lo previstos por la Ley y conforme a Convenios Internacionales de los que México es parte, debe verificar la masa bruta de los contenedores llenos antes de la estiba a bordo del buque. Por lo que, es necesario establecer medidas aplicables para poder realizar la verificación obligatoria de la masa bruta de los contenedores con carga de exportación o las que sean objeto de trasbordo en vías marítimas entre puertos mexicanos, en las cuales se adoptan las directrices emitidas a nivel internacional. En razón de lo anterior es de gran importancia que los contenedores sean pesados en un instrumento debidamente verificado y calibrado, con el fin de que se emita o se cuente con un documento que valide el peso real del contenedor, para que al momento de realizar el plan de estiba de la embarcación que transportará los contenedores sea realizado de forma correcta para prevenir accidentes generando seguridad en el transporte marítimo. El objetivo del proyecto de regulación es obligar a los embarcadores a que los contenedores de exportación se encuentren pesados mediante un instrumento de pesaje verificado, certificado y calibrado, como lo regula la NOM-010-SCFI-1994 emitida por la Secretaria de Economía, esto derivado de que la Asamblea de la OMI, reconoce la necesidad de establecer criterios a los que están sujetos los contenedores, por lo que ha surgido la enmienda al Convenio SOLAS, misma que entrará en vigor el 1 de julio de 2016, y el proyecto de regulación da cumplimiento a las obligaciones adquiridas por México en calidad de Estado contratante de la OMI. Por lo que a fin de garantizar la vida humana en el mar, la regulación tiene como objetivo el siguiente: Evitar retraso o la falta de embarque de los contenedores, debiendo dar cabal cumplimiento a las directrices establecidas por la OMI, mediante la certificación del peso de los contenedores que permita resguardar la seguridad de las personas en el mar, ya que es obligatorio que los contenedores cuenten con un certificado de pesaje antes de ingresar a la terminal para poder ser embarcados.

2. Describa la problemática o situación que da origen a la intervención gubernamental a través de la regulación propuesta:

La OMI emite enmiendas a la Parte A de la Regla 2, del Capítulo VI, del Convenio SOLAS denominado "Información sobre la carga", debido a los accidente marítimos que se han presentado por la incorrecta e imprecisa declaración en el peso de los contenedores y que ha dado como resultado la pérdida de vidas humanas, entre otras cosas, al no declarar de manera correcta el peso de la masa de los contenedores provoca que el plan de estiba de la embarcación que transportara los contenedores no sea el correcto y se realice de manera adecuada para que la embarcación se mantenga a flote, por lo que la SCT como entidad encargada de regular la seguridad de la vida humana en el mar, genera la regulación propuesta en la que: a) Es necesario regular la obligación que tiene el embarcador de realizar el pesaje de los contenedores que desea exportar por medio del transporte marítimo. b) Es necesario proporcionar diferentes alternativas de solución a la falta de verificación de la masa bruta de los contenedores antes de ingresar a una terminal marítima, porque de no presentar la masa bruta verificada, no se embarcará la mercancía. c) Así mismo, la recomendación sobre implantar 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 OMI, mismas que entrarán en vigor el 1 de julio de 2016 a nivel internacional, las cuales México como Estado Contratante está obligado a cumplir, por lo que es necesario emitir la regulación propuesta para no generar contratiempo en las actividad económica de exportación.

3. Indique el tipo de ordenamiento jurídico propuesto:

Acuerdo que establece los Lineamientos aplicables para verificar la masa bruta de los contenedores con carga, antes de su embarque para transporte marítimo

Asimismo, señale si existen disposiciones jurídicas vigentes directamente aplicables a la problemática materia del anteproyecto. Enumérelas y explique por qué son insuficientes para atender la problemática identificada

Disposiciones jurídicas vigentes#1:

a) La Resolución MSC.380 emitida por la OMI, la cual establece las directrices relativas a la masa bruta verificada de los contenedores con carga, requieren ser adecuadas a la normatividad nacional del país en el cual se están aplicando, aunado a que no existe una regulación que contemple las bases o parámetros a considerar para posibles soluciones a las problemáticas que se pueden enfrentar las parte involucradas en el transporte de contenedores, cuando éstos no han sido debidamente pesados antes de ingresar al puerto o a la terminal. b) La NOM-010-SCFI-1994- Instrumentos de Medición-Instrumentos para pesar de funcionamiento no automático-Requisitos Técnicos y Metrológicos, por su carácter sólo regula especificaciones técnicas de los instrumentos que se requieren para realizar el pesaje, la cual no contempla lo obligatoriedad de pesar los contenedores que transporte mercancía de exportación como se encuentra establecido en la regulación extranjera.

Apartado II.- Identificación de las posibles alternativas a la regulación

4. Señale y compare las alternativas con que se podría resolver la problemática que fueron evaluadas, incluyendo la opción de no emitir la regulación. Asimismo, indique para cada una de las alternativas consideradas una estimación de los costos y beneficios que implicaría su instrumentación

Alternativas#1:

No emitir regulación alguna

Descripción de las alternativas y estimación de los costos y beneficios#1:

Se considera inadecuado en razón de que el acuerdo tiene como finalidad principal la aplicaciones de un ordenamiento internacional, en el cual se establecen los lineamientos que se deben de considerar para la aplicación de dicho ordenamiento a fin de que los obligados cuenten con elementos para resolver las posibles controversias que se generen con motivo de su ejecución y lo que no se pretende es generar una sobre regulación al fijar nuevas obligaciones o requerimientos cuando ya se encuentran previsto en un ordenamiento internacional siendo necesario únicamente adecuarlo a la normatividad del país en el cual se aplicará.

Alternativas#2:

Otro tipo de regulación

Descripción de las alternativas y estimación de los costos y beneficios#2:

La aplicación de la regulación existen.- que es la NOM-010-SCFI-1994- Instrumentos de Medición-Instrumentos para pesar de funcionamiento no automático-Requisitos Técnicos y Metrológicos, lo cual resulta inadecuado por su carácter sólo regula especificaciones técnicas de los instrumentos que se requieren para realizar el pesaje, la cual no contempla lo obligatoriedad de pesar los contenedores que transporten mercancía de exportación como se encuentra establecido en la regulación extranjera, cometiendo un incumplimiento como Estado Contratante de la OMI y dará lugar a una omisión.

Alternativas#3:

Otras

Descripción de las alternativas y estimación de los costos y beneficios#3:

Genera un incumplimiento a nivel internacional en razón de que México es uno de los Estados Contratantes del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS), el cual tiene como objetivo principal definir normas de equipamiento para los buques, con el fin de garantizar la seguridad tanto de la embarcación como de las personas que se encuentren a bordo, y los países que hayan adoptado dicho convenio son responsables de garantizar que los buques matriculados bajo su pabellón, cumplan con sus prescripciones, mediante los pertinentes reconocimientos y emisión de los certificados que establece el mismo, éstos como prueba de dicho cumplimiento.

5. Justifique las razones por las que la regulación propuesta es considerada la mejor opción para atender la problemática señalada:

El Acuerdo establece los lineamientos a través de los cuales se da cumplimiento a una obligación intencional y porque al existir una regulación que contempla los elementos técnico a considerar en un instrumento de pesado, pero no está enfocado al cumplimiento de las directrices emitidas por la OMI, por lo que la regulación que se propone tiene como fin evitar una sobre-regulación y generar únicamente las bases que deberán de considerar los involucrados en el transporte de contenedores para dar cumplimiento a un ordenamiento internacional.

Apartado III.- Impacto de la regulación

6. ¿La regulación propuesta crea, modifica o elimina trámites?

Acción#1:

No Aplica

Tipo#1:

El regulador no proporcionó información

Vigencia#1:

El regulador no proporcionó información

Medio de presentación#1:

El regulador no proporcionó información

Requisitos#1:

El regulador no proporcionó información

Población a la que impacta#1:

El regulador no proporcionó información

Ficta#1:

El regulador no proporcionó información

Plazo#1:

El regulador no proporcionó información

Justificación#1:

El regulador no proporcionó información

Nombre del trámite#1:

El regulador no proporcionó información

Homoclave#1:

El regulador no proporcionó información

6.1 Con relación a la respuesta Modifica, debe elegir al menos una opción que se está modificando:

El regulador no proporcionó información

7. Seleccione las disposiciones, obligaciones y/o acciones distintas a los trámites que correspondan a la propuesta

Obligaciones#1:

Otras

Artículos aplicables#1:

SEGUNDO.- Se incorporan definiciones como boleto de pesaje, certificado de peso y documentos de expedición.

Justificación#1:

Con la finalidad de que los obligados realicen una correcta interpretación de la Directrices emitidas por la OMI, se puntualiza qué documentos son los que se requiere para comprobar que la Masa Bruta Verificada (MBV) de un contenedor fue pesada en un instrumento verificado y calibrado, aunado a lo anterior a la regulación se incorporan como anexos, diversos ejemplos los cuales contiene los requisitos mínimos que deben de contener la expedición de dichos documentos. Es importante señalar que las demás definiciones se tomaron de las directrices emitidas por la OMI así como los contemplados en la NOM-010-SCFI-1994.

Obligaciones#2:

Establecen obligaciones

Artículos aplicables#2:

TERCERO.- La responsabilidad de obtener y documentar la MBV de un contenedor con carga corresponde al Embarcador o la persona que haya contratado el transporte de mercancías.

Justificación#2:

Con el fin de poder determinar la responsabilidad que tiene cada uno de los involucrados en el procedimiento de verificación de la masa bruta de los contenedores, se precisa que la obligación de obtener dicho resultado es del embarcador (exportador), cumpliendo con lo establecido por la OMI en las directrices en el numeral 4 Principios Fundamentales.

Obligaciones#3:

Establecen obligaciones

Artículos aplicables#3:

CUARTO.- Para que el Embarcador cumpla con su responsabilidad debe utilizar un Instrumento para pesar.

Justificación#3:

Se establece que un instrumento para pesar, será el medio por el cual el exportador debe de obtener la MBV y en las Directrices emitidas por la OMI en el numeral 2.1.2 establece que se entiende por un equipo calibrado y verificado contemplando entre otros a las básculas, que son equipo que ya cumplen con normas y prescripción nacionales.

Obligaciones#4:

Establecen obligaciones

Artículos aplicables#4:

QUINTO.- Los instrumentos para pesar utilizados para determinar la MBV de los contenedores deben contar con calibración y verificación vigente conforme a lo establecido en la NOM-010-SCFI-1994 o procedimientos alternos que apruebe la Dirección General de Normas

Justificación#4:

En razón de que los instrumentos para pesar ya se encuentran regulados por la NOM-010-SCFI-1994, la cual establece las especificaciones técnicas de dichos instrumentos y son verificados por la Secretaría de Economía, el proyecto de regulación hace mención a dicha normatividad en primer término a fin de evitar una sobre regulación, en segundo para que se dé cumplimiento a la misma y en tercero se solicita la intervención de la Secretaría de Economía en las presente directrices por ser la autoridad reguladora de las mismas, cumpliendo con lo establecido en el numeral 2.1.2 de las Directrices emitidas por la OMI.

Obligaciones#5:

Establecen obligaciones

Artículos aplicables#5:

SEXTO.- Los Instrumentos para pesar de las Terminales Portuarias y de las Administraciones Portuarias Integrales, que pretendan usarse para obtener la MBV de los contenedores con carga, requerirán apegarse para su operación a los términos del lineamiento anterior.

Justificación#5:

La NOM-010-SCFI-199, establece las características y las condiciones que deben de cumplir todos los instrumentos para pesar, en razón de eso el proyecto de regulación reitera que los instrumentos para pesar que se encuentren en una Terminal portuaria o en una Administración portuaria deben de cumplir con dichas Norma sin establecer nuevas obligaciones, cumplimiento al numeral 7 de las directrices de la OMI.

Obligaciones#6:

Establecen obligaciones

Artículos aplicables#6:

SÉPTIMO.- El embarcador decidirá en virtud de la carga o de su interés el método que utilizara para obtener la MBV.

Justificación#6:

Las Directrices emitidas por la OMI establecen dos métodos por los cuales se puede obtener la MBV en el numeral 5.1, 5.1.2.3 y el nuevo proyecto de regulación contempla que el exportador utilice el método que mejor le convenga, por lo que no es una regulación limitativa y da cumplimiento a los regulado por la OMI.

Obligaciones#7:

Establecen obligaciones

Artículos aplicables#7:

OCTAVO.- Una vez que se haya realizado el pesaje del contenedor, en el método 1, se debe expedir por el propietario u operador del Instrumento para pesar el Certificado de peso.

Justificación#7:

Con el fin de que el embarcador cuente con un documento con el cual acredite el peso exacto de la masa del contenedor, el operador o el propietario de los instrumentos emitirá un certificado de peso, sirviendo de base el anexo que se acompaña a la regulación, aunado a que las directrices de la OMI en el apartado 6.1 lo determina, por lo que se adecuada a la normatividad del país en el cual se está aplicando.

Obligaciones#8:

Establecen obligaciones

Artículos aplicables#8:

NOVENO.- Para el caso del método 2, se expedirá un boleto de pesaje, el cual fungirá como certificado de peso, en el cual constará el peso de las cargas, bultos y elementos de carga, incluyendo los embalajes y material de sujeción.

Justificación#8:

Con el fin de que el embarcador cuente con un documento con el cual acredite el peso exacto de la masa del contenedor realizado por medio del métodos 2, la empresa consolidadora o el embarcador emitirá un boleto de pesaje que será un certificado de peso, sirviendo de base el anexo que se acompaña a la regulación, aunado a que las directrices de la OMI en el apartado 5.1.2.3, y 6.1 lo determina, por lo que se adecua a la normatividad del país en el cual se está aplicando.

Obligaciones#9:

Establecen obligaciones

Artículos aplicables#9:

DÉCIMO.- Establece la forma en la cual se pesarán los contenedores cuando estos sean transportados por medio de un vehículo de autotransporte.

Justificación#9:

Las directrices de la OMI en el apartado 11 establece la forma en la cual se puede obtener la MBV cuando se realiza el transporte por medio de un vehículo, por lo que para dar cumplimiento a dicho numeral es necesario la adecuación a la normatividad del país en el cual se está aplicando, para no generar un incumplimiento por parte de los obligados.

Obligaciones#10:

Establecen requisitos

Artículos aplicables#10:

DÉCIMO SEGUNDO.- El Documento de expedición deberá contener por escrito o a través de medios electrónicos, cuando menos los siguientes requisitos: nombre del Embarcador o persona autorizada por él para estos casos, firma o firma electrónica, la MBV, el número identificador del contenedor y, en su caso, el Certificado de peso de éste.

Justificación#10:

El embarcador cumple con la obligación de la verificación de la masa bruta, al emitir el documento de expedición el cual contendrá la MBV de los contenedores que embarcará, sirviendo de base el anexo que se acompaña a la regulación, por lo que se da cumplimiento a lo establecido en el numeral 6.2 de las directrices emitidas por la OMI y se adecuará a la normatividad del país en el cual se está aplicando, aunado a que se busca simplificar la interpretación de las directrices al acompañar al proyecto de regulación un ejemplo de dicho documento para que los obligados cuenten con los elementos necesarios para dar un correcto cumplimiento.

Obligaciones#11:

Establecen obligaciones

Artículos aplicables#11:

DÉCIMO TERCERO.- 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 contenedor no será embarcado, hasta que se obtenga su MBV, el Embarcador deberá conservar el original del Certificado de peso para cualquier aclaración sobre la MBV del contenedor con carga.

Justificación#11:

Con la finalidad de que se elabore el plan de estiba, los obligados deberán de comunicar la MBV en el tiempo que lo acuerden los involucrados en el transporte, de lo contrario no será embarcado el contenedor hasta que se cuente con dicho informe, por lo que se da cumplimiento al numeral 6 de las directrices emitidas por la OMI, cumpliendo con el fin que es evitar una inadecuada estiba que tenga como consecuencia un accidente marítimo, debiendo de conservar la información (certificados de peso) por un año en caso de ser requeridos para fijar responsabilidades si así fuera el caso.

Obligaciones#12:

Establecen obligaciones

Artículos aplicables#12:

DÉCIMO CUARTO.- Los contenedores con carga que lleguen a un puerto para su transporte al extranjero, deben contar previamente con el Documento de expedición para facilitar y agilizar el transporte marítimo y las operaciones portuarias, así como evitar demoras y retrasos en la operación portuaria y marítima.

Justificación#12:

La obligación principal tanto de las directrices emitidas por la OMI como en el proyecto de regulación que se presenta es el hecho de que los contenedores con carga antes de llegar al puerto para su transporte, deben de contar con el documento que acrediten que la carga ha sido certificada en cuanto a su peso, por lo que es importante reiterar dicha obligación a fin de evitar retrasos en la operación del puerto y dar cumplimiento a una ordenamiento judicial.

Obligaciones#13:

Establecen obligaciones

Artículos aplicables#13:

DÉCIMO QUINTO.- Los contenedores con carga que se trasladen mediante el transporte ferroviario para posteriormente ser embarcados en un buque, antes de ser ingresados deberán contar con su Documento de expedición.

Justificación#13:

La obligación principal tanto de las directrices emitidas por la OMI como en el proyecto de regulación que se presenta es el hecho de que los contenedores con carga antes de llegar al

puerto para su transporte, deben de contar con el documento que acrediten que la carga ha sido certificada en cuanto a su peso, por lo que es importante reiterar dicha obligación a fin de evitar retrasos en la operación del puerto y dar cumplimiento a un ordenamiento judicial.

Obligaciones#14:

Establecen obligaciones

Artículos aplicables#14:

DÉCIMO SEXTO.- Los contenedores con carga que serán transbordados de un puerto mexicano a otro, deberán cumplir con la obligación de que esté verificada su MBV, el contenedor podrá ser ubicado en un área que determine la terminal portuaria y que no afecte la eficiencia de su operación.

Justificación#14:

La obligación principal tanto de las directrices emitidas por la OMI como en el proyecto de regulación que se presenta, es el hecho de que los contenedores con carga antes de llegar al puerto para su transporte, deben de contar con el documento que acrediten que la carga ha sido certificada en cuanto a su peso, por lo que es importante reiterar dicha obligación a fin de evitar retrasos en la operación del puerto y dar cumplimiento a un ordenamiento judicial, estableciendo la forma en la cual se debe de actuar cuando se realiza la operación de un transbordo.

Obligaciones#15:

Establecen obligaciones

Artículos aplicables#15:

TRANSITORIOS SEGUNDO.- La ejecución de las prescripciones del Convenio SOLAS relativas a la masa bruta verificada es competencia y responsabilidad de los Gobiernos Contratantes, por lo que el presente Acuerdo debe aplicarse a partir de su entrada en vigor, a fin de que el 1 de julio de 2016, la carga de exportación que deba ser embarcada en un buque, cuenten con el Documento de expedición de la MBV, como lo establece el numeral 15.1 del Anexo 1.

Justificación#15:

La obligación principal tanto de las directrices emitidas por la OMI como en el proyecto de regulación que se presenta es el hecho de que los contenedores con carga antes de llegar al puerto para su transporte, deben de contar con el documento que acrediten que la carga ha sido certificada en cuanto a su peso, por lo que es importante que los obligados implemente las lineamientos antes de su entra en vigor a nivel internacional, en razón de que se debe facilitar y agilizar el transporte marítimo y las operaciones portuarias, así como evitar demoras y retrasos en la operación portuaria y marítima, ya que al no embarcar los contenedores traerá como consecuencia un costo adicional a los embarcadores, siendo estos los principales afectados, además de no cumplir en tiempo con un ordenamientos internacional. Es importante señalar que las Directrices emitidas por la OMI en el numeral 15.1 establece que la ejecución de las prescripciones es competencia y responsabilidad de los Gobiernos Contratantes, por lo que con el fin de no afectar la economía del país, la autoridad marítima considera necesario que los involucrados en el transporte de contenedores con carga anticipen la vigencia de las Directrices emitidas por la OMI, ya que evitará que al momento de la entrada en vigor a nivel internacional los contenedores no sean embarcados por no contar con la Masa Bruta Verificada.

8. ¿La propuesta de regulación contempla esquemas que impactan de manera diferenciada a sectores o agentes económicos?:

No, en razón de que la aplicación de los lineamientos es de carácter obligatorio para todos los involucrados en el transporte marítimo.

9.1 Costos

Grupo o industria al que le impacta la regulación#1:

Embarcadores

Describa o estime los costos#1:

La regulación que se propone es en cumplimiento a un ordenamiento internacional y generan cargas administrativas en relación a los requisitos que los exportadores deben de reunir y presentar para cumplir con las condiciones que se requieren para verificar de la masa bruta de los contenedores, ya que de no cumplir con dicha obligación el exportador no será embarcado, por lo que tendrá que cubrir la estancia en puerto de la embarcación por día, la manutención del mismo dentro de los cual se encuentra el combustible, la tripulación, etc., así mismo tendría que cubrir los costos correspondiente al almacenamiento que la terminar portuaria o la admiración portuaria integral establezcan por el tiempo que permanezcan los contenedores, costos que son de imposible cuantificación, en razón de que se deben de tomar en cuenta el puerto en el cual se realice la operación, el tipo de embarcación, el número de la tripulación y mantenimiento de la misma, el número de contenedores que no son embarcados y las condiciones que cada terminal o admiración portuaria establezcan, aunado a esto los costos que las compañías naviera determinen para realizar el transporte de la mercancía los cuales son diversos y que normalmente son cuantificados en dólares, por lo tanto existe una diversidad de posibilidades para cuantificar dichos importes, pero la afectación económica que se generaría por la falta de verificación de la masa se refleja en diferentes sectores, toda vez que no se facilita y agiliza el transporte marítimo y las operaciones portuarias, lo que provoca demoras y retrasos en la operación portuaria y marítima, independientemente de los costos que debe cubrir el particular, por no cumplir con sus contratos mercantiles a no enviar en tiempo la mercancía que exportan, circunstancias que son totalmente ajenas, a lo establecido en la regulación que se presenta, de los cuales no se pueden estimar costos debido a la diversidad de supuestos que existen, los cuales se determinaran una vez que no se embarque el contenedor, reiterando que la regulación únicamente establece los lineamientos para cumplir con un ordenamiento internacional.

9. Proporcione la estimación de los costos y beneficios que supone la regulación para cada particular o grupo de particulares:

El regulador no proporcionó información

9.2 Beneficios

Grupo o industria al que le impacta la regulación#1:

El regulador no proporcionó información

Describa de manera general los beneficios que implica la regulación propuesta#1:

El beneficio principal de la regulación son: eficiencia en la logística del transporte y seguridad durante la navegación de la embarcación; reducir el tiempo de despacho de los barcos portacontenedores en puerto; facilitación del tráfico de contenedores durante la operación portuaria; incremento de la seguridad al momento de planear y realizar la manipulación, estiba y transporte de contenedores y el establecer una regulaciones que tiene como fin garantizar la seguridad del buque, de los trabajadores tanto a bordo como en tierra, la seguridad de la carga y la seguridad en general en el mar, y los países que hayan adoptado el Convenio SOLAS quienes

son responsables de garantizar que los buques matriculados bajo su pabellón, cumplan con sus prescripciones que la OMI emite, mediante el pertinente reconocimiento y emisión de documentos que reconocen el cumplimiento de dicho convenio.

Proporcione la estimación monetizada de los beneficios que implica la regulación#1:

No aplica

10. Justifique que los beneficios de la regulación son superiores a sus costos:

La regulación establece y toma como directrices la emitidas por la OMI, por lo que la regulación propuesta tienen por objeto establecer un enfoque común para implantar y hacer cumplir las prescripciones del Convenio SOLAS relativas a la verificación de la masa bruta de los contenedores llenos, que ofrece recomendaciones sobre la manera de interpretar y aplicar lo dispuesto en las prescripciones del Convenio SOLAS, también identifican los problemas que pueden surgir en la aplicación de dichas prescripciones y proporcionan orientaciones sobre la manera en que esos problemas podrían resolverse. La observancia de estas directrices facilitará que los exportadores cumplan las prescripciones del Convenio SOLAS y auxilia a que otras partes de la cadena internacional de suministros en contenedores, incluidas las compañías navieras y las instalaciones de las terminales portuarias y sus empleados, entiendan mejor sus funciones respectivas a la hora de aumentar la seguridad de la manipulación, la estiba y el transporte de contenedores. Por lo que los beneficios que se obtiene al implementar la regulación serán superiores, ya que si bien es cierto el gastos que realizan los exportadores para el transporte de su mercancía por vía marítima, no sólo es el pago que deberán de cubrir por pesar el contenedor lleno o mediante bultos, como lo contempla las directrices de la OMI y el proyecto de la regulación, sino todos los costos que dentro de dicho proceso se realizar, por lo que si un exportador no cumple con la regulación el costo siempre será superior al beneficio, ya que primeramente si el contenedor no se presenta pesado antes de ingresar al puerto o la terminal, implicará una demora en la entrega de su carga, porque no podrá ser embarcado, existiendo un incumplimiento a una obligación internacional por no presentarlo pesado, que de no realizar el pesaje y mantener la mercancía detenida genera una afectación en el comercio y un mayor costo, incumplimientos de contratos comerciales, pérdidas económicas y de clientes para el Embarcador e inseguridad en el envío. Aunado a lo anterior los beneficios directos son; eficiencia en la logística del transporte y seguridad durante la navegación de la embarcación; reducir el tiempo de despacho de los barcos portacontenedores en puerto; facilitación del tráfico de contenedores durante la operación portuaria; incremento de la seguridad al momento de planear y realizar la manipulación, estiba y transporte de contenedores; y el cumplimiento en tiempo y adecuado de los compromisos internacionales adquiridos como país contratante de la OMI, colocándose como un país competente a nivel internacional.

Apartado IV. Cumplimiento y aplicación de la propuesta

11. Describa la forma y/o los mecanismos a través de los cuales se implementará la regulación (incluya recursos públicos):

Unos de los principales mecanismos para implementar la regulación es la publicación en el portal de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, del Acuerdo que contempla los lineamientos así como la información referente a los instrumentos para pesar como listado de prototipos aprobados, el listado de Unidades de Verificación acreditados por EMA, así como el listado de Laboratorios de Calibración acreditados, etc., toda la información que requieran los involucrados en el transporte de los contenedores, se facilitara por medios electrónicos y documentales, a través del portal de la Secretaría y en las oficinas de las dependencia. En lo referente al sector se comunicará a través de oficio circular a las Capitanías de Puerto involucradas con la exportación de contenedores para que por su conducto se difunda la información relacionada, así mismo se emitirá un comunicado mediante un oficio a las cámaras empresariales y asociaciones vinculadas con el sector y a las Terminales y Administraciones Portuarias dedicadas al manejo de contenedores, mediante oficios, facilitados a través de todos los medios la información que requieran los exportadores a fin de que lleven a cabo el cumplimiento de un ordenamiento no sólo nacional sino internacionalmente.

Apartado V. Evaluación de la propuesta

13. Describa la forma y los medios a través de los cuales se evaluará el logro de los objetivos de la regulación:

Como se ha mencionado en líneas precedentes la regulación que se emite es en cumplimiento a un ordenamiento internacional que tiene por objeto establecer un enfoque común para implementar y hacer cumplir las prescripciones del Convenio SOLAS relativas a la verificación de la masa bruta de los contenedores llenos, el cual contempla recomendaciones y proporciona orientación sobre la manera en que los problemas que se presenten en el puerto sean resueltos, por lo que se verificará por medio de los resultados estadísticos que se arrojen al momento de hacer los comparativos anuales correspondientes a los contenedores de exportación.

Apartado VI. Consulta pública

14. ¿Se consultó a las partes y/o grupos interesados para la elaboración de la regulación?:

Si

Mecanismo mediante el cual se realizó la consulta#1:

Circulación del borrador a grupos o personas interesadas y recepción de comentarios

Señale el nombre del particular o el grupo interesado#1:

Asociación Mexicana de Agentes Navieros A.C. (AMANAC)

Describa brevemente la opinión del particular o grupo interesado#1:

Señalaron la importancia de especificar el método 2, por ser el método más utilizado, así como el hecho de no establecer términos para que se informe la Masa Bruta Verificada, en virtud de que las partes deben acordarlo, Comentaron la importancia de ser más específicos en el método 2, ya que es el método más utilizado, resaltaron en todo momento la importancia de que el responsable del pesaje de contenedores con carga fuera el expedidor, que no se pusieran términos para que se avisara de la Masa Bruta Verificada, en virtud de que las partes deberían de acordarlo, propusieron que el margen de error admisible de la Masa Bruta Verificada fuera del $\pm 5\%$ del peso declarado por el embarcador, que no se embarcaran contenedores llenos sin Masa Bruta Verificada, incluir respecto al método 2, la posibilidad de que los embarcadores puedan tener en sus instalaciones básculas debidamente acreditadas, establecer un periodo durante el cual el embarcador debe conservar el certificado de peso, de 1 año con fundamento en el art. 137 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimo, agregar un transitorio que incentive que se hagan pruebas antes de la entrada en vigor, en el caso de que el contenedor lleno sea transportado mediante un vehículo de carretera.

Mecanismo mediante el cual se realizó la consulta#2:

Circulación del borrador a grupos o personas interesadas y recepción de comentarios

Señale el nombre del particular o el grupo interesado#2:

Vicepresidente de Grupo Marítimo, Asociación Mexicana de Agentes de Carga. (AMACARGA)

Describa brevemente la opinión del particular o grupo interesado#2:

Manifestaron su preocupación por las probables demoras en las terminales portuarias, derivadas de la entrada en vigor de la enmienda al convenio SOLAS, enmendado y la falta de básculas dentro de los recintos fiscales, propusieron diversos requisitos para el certificado de peso, boleto de pesaje y documento de expedición.

Mecanismo mediante el cual se realizó la consulta#3:

Circulación del borrador a grupos o personas interesadas y recepción de comentarios

Señale el nombre del particular o el grupo interesado#3:

Dirección General de Normas, Secretaría de Economía (DGN)

Describa brevemente la opinión del particular o grupo interesado#3:

Señaló la incorporación de la definición de aprobación de modelo prototipo, boleto de pesaje, calibración, instrumento para pesar, lista de instrumentos de medición y verificación, los requisitos de los instrumentos para pesar utilizados para determinar la Masa Bruta Verificada, requisitos que deberá de contener el certificado de peso y error máximo permitido para los instrumentos para pesar.

Mecanismo mediante el cual se realizó la consulta#4:

Circulación del borrador a grupos o personas interesadas y recepción de comentarios

Señale el nombre del particular o el grupo interesado#4:

Entidad Mexicana de Acreditación A.C. (EMA)

Describa brevemente la opinión del particular o grupo interesado#4:

Manifestó la importancia de que las básculas este verificadas por una Unidad de Verificación acreditada por ella y calibradas por un laboratorio autorizado. A fin de generar la certeza en la expedición del documento de MBV.

Mecanismo mediante el cual se realizó la consulta#5:

Circulación del borrador a grupos o personas interesadas y recepción de comentarios

Señale el nombre del particular o el grupo interesado#5:

Centro Nacional de Metrología (CENAM)

Describa brevemente la opinión del particular o grupo interesado#5:

Realizaron diversas propuestas referentes a los requisitos que debe de contener el boleto de pesaje dentro de los que se encuentran el nombre del propietario del Instrumento para pesar, identificación del instrumento para pesar, verificación, nombre del responsable de la verificación, holograma de Verificación de PROFECO, resultado del valor de pesaje (Valor de masa).

15. Indique las propuestas que se incluyeron en la regulación como resultado de las consultas realizadas:

Es importante destacar que el proyecto se realizó con la participación de los diferentes sectores involucrados, los cuales en diversas reuniones y foros fueron efectuando propuestas, las cuales se incluyeron en la nueva regulación con el fin de facilitar la aplicación del ordenamiento internacional, siendo ellos los principales actores. AMANAC.- Se incluyó lo referente al plazo para que el embarcador informe la Masa Bruta Verificada del contenedor el cual será el que acuerde con la compañía naviera, así mismo cuando por causa justificada exista duda en cuanto a la Masa Bruta Verificada del contenedor dada a conocer por el Embarcador en el Documento de expedición o Boleto de pesaje, se procederá a un nuevo pesaje que será por cuenta, costo y responsabilidad de quien lo solicite. AMACARGA.- Se incluyó el certificado de peso, boleto de pesaje como anexo y el desarrollo del método dos. DGN.- Se incluyeron los conceptos: de aprobación de modelo prototipo; de boleto de pesaje, de Calibración, así como lo referente a la NOM-010-SCFI-1994. EMA.- Se incluyó dentro de los conceptos el instrumento para pesar, que deben contar con calibración y verificación vigente, o en su caso, procedimientos alternos que apruebe la Dirección General de Normas. CENAM.- Se incluyó el Boleto de Pesaje como propuso el Centro Nacional de Metrología.

Apartado VII. Anexos

Archivo que contiene la regulación:

[20160517130031_40377_MSC.1-Circ.1475\(1\) DGMM 160420.docx](#)

[20160517130423_40377_Estadísticas.doc](#)

Información adicional

Tema:

Seguridad

Resumen:

Para garantizar la seguridad del buque, la seguridad de los trabajadores tanto a bordo como en tierra, la seguridad de la carga y la seguridad en general en el mar, el Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar (Convenio SOLAS), enmendado, establece en su regla 2 de la parte A del capítulo VI la obligación de verificar la masa bruta de los contenedores llenos antes de su estiba a bordo del buque. El expedidor tiene la responsabilidad de verificar la masa bruta de los contenedores con carga (en adelante, el "contenedor lleno"). El expedidor tiene también la responsabilidad de cerciorarse de que la masa bruta verificada se hace constar en los documentos de expedición con tiempo suficiente para que el capitán del buque o su representante, y el representante de la terminal, utilicen esa información al elaborar el plano de estiba del buque. Cuando el expedidor no informe de la masa bruta verificada del contenedor lleno, el contenedor no debería embarcarse en el buque, a menos que el capitán o su representante y el representante de la terminal hayan obtenido la masa bruta verificada por otros medios. Estas directrices tienen por objeto establecer un enfoque común para implantar y hacer cumplir las prescripciones del Convenio SOLAS relativas a la verificación de la masa bruta de los contenedores llenos. Ofrecen recomendaciones sobre la manera de interpretar y aplicar lo dispuesto en las prescripciones del Convenio SOLAS. También identifican los problemas que pueden surgir en la aplicación de dichas prescripciones y proporcionan orientaciones sobre la manera en que esos problemas podrían resolverse. La observancia de estas directrices facilitará que los expedidores de remesas en contenedores cumplan las prescripciones del Convenio SOLAS y contribuirá a que otras partes de la cadena internacional de suministros en contenedores, incluidas las compañías navieras y las instalaciones de las terminales portuarias y sus empleados, entiendan mejor sus funciones respectivas a la hora de aumentar la seguridad de la manipulación, la estiba y el transporte de contenedores

Resumen en Inglés:

To ensure the safety of the ship, the safety of workers both aboard ships and ashore, the safety of cargo and overall safety at sea, the International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS), as amended, requires in chapter VI, part A, regulation 2 that packed containers' gross mass are verified prior to stowage aboard ship. The shipper is responsible for the verification of the gross mass of a container carrying cargo (hereinafter "a packed container"). The shipper is also responsible for ensuring that the verified gross mass is communicated in the shipping documents sufficiently in advance to be used by the ship's master or his

representative and the terminal representative in the preparation of the ship stowage plan. In the absence of the shipper providing the verified gross mass of the packed container, the container should not be loaded on to the ship unless the master or his representative and the terminal representative have obtained the verified gross mass through other means. The purpose of these Guidelines is to establish a common approach for the implementation and enforcement of the SOLAS requirements regarding the verification of the gross mass of packed containers. The Guidelines provide recommendations on how to interpret and apply the provisions of the SOLAS requirements. They also identify issues that may arise from the application of these requirements and provide guidance for how such issues should be resolved. Adherence to these Guidelines will facilitate compliance with the SOLAS requirements by shippers of containerized shipments, and they will assist other parties in international containerized supply chains, including shipping companies and port terminal facilities and their employees, in understanding their respective roles in accomplishing the enhancement of the safe handling, stowage and transport of containers.

Palabras Clave:

Contenedores Masa Bruta Verificada