

# **Verificación de la Masa Bruta del Contenedor y su Incidencia en el Seguro Marítimo de Carga**

**Por Julio Sánchez-Vegas**

Las consecuencias que conlleva la incorrecta declaración del Peso Bruto de un Contenedor lleno pueden ser de largo alcance. En el caso de presentarse discordancias entre la Masa Bruta Declarada y la Masa Bruta Existente de un Contenedor marítimo lleno y en consecuencia pudiera pasar sin inconvenientes, tendría un impacto muy serio tanto para la Seguridad del Buque, como de los Tripulantes así como los Estibadores Portuarios, debido a que el Cálculo del Factor de Estiba arrojaría errores que podrían contribuir al colapso de los apilamientos de los contenedores, los riesgos para los Equipos de izamiento, tanto de tierra como del buque, entre otros inconvenientes presentes en el transporte como en el puerto de destino a la hora de ser manipulada la carga.

Es por ello que la Organización Marítima Internacional (IMO), a través de Comité El Comité de Seguridad Marítima (Maritime Security Committe MSC), en su 94 reunión (17 al 21 de noviembre de 2014), adoptó, entre otras, las enmiendas a la Regla VI / 2 del Convenio SOLAS para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, donde se sometió a consideración los requisitos para la verificación del peso de cada contenedor lleno destinado a exportación como condición previa para ser cargado a bordo de un buque. Requisito este que fue jurídicamente vinculante a partir del pasado 01 de julio de 2016.

Con estas normativas se implementara de forma obligatoria la verificación de la masa bruta del contenedor, en los puertos de origen para mercancía destinada a exportación, ya sea comprobando el peso del contenedor lleno, o con el peso de todos los paquetes y artículos de carga, utilizando un método de certificación aprobado por la autoridad competente del Estado en que se completó

la estiba de la carga del contenedor. Siendo esta de obligatorio cumplimiento para todos los Estados contratantes del convenio.

En tanto que la responsabilidad por la verificación del peso de un contenedor recaerá sobre el remitente o expedidor de la mercancía, así como también es responsable de asegurarse que el peso verificado se encuentre en los documentos de embarque con suficiente antelación para ser utilizado por el porteador o su representante y el representante de la terminal para la preparación del plan de estiba del buque. En ausencia del cargador se proporciona el peso verificado del contenedor lleno, donde se debe considerar que el contenedor no debe ser cargado en el buque a menos que el capitán o su representante y el representante de la terminal hayan obtenido el peso verificado a través de los medios antes expuestos.

## **Directrices sobre la Estiba de la Mercancía:**

### **1.- Condiciones Generales:**

- Las travesías marítimas se realizan en condiciones meteorológicas variables que pueden ejercer sobre el buque y su carga una combinación de fuerzas diversas, que son, a su vez, causa de los desplazamientos longitudinales, transversales y de guiñada, así como de las oscilaciones verticales, de balance y de cabeceo del buque, o bien de una combinación de dos o más de estos movimientos. Tales movimientos ejercen unas fuerzas que son superiores a las que normalmente está sometida la carga en tierra y, además, pueden ejercerlas sobre periodos prolongados.

- Conviene tener esto presente cuando se efectué la estiba y sujeción de la carga dentro de un contenedor. Nunca se dará por supuesto que las condiciones meteorológicas son buenas o que la mar está en calma, ni que los métodos de

sujeción utilizados para el transporte terrestre son necesariamente adecuados en la mar.

- En los viajes de larga duración es probable que las condiciones climáticas experimente cambios considerables que probablemente afecten a las propias condiciones en el interior de un contenedor en la carga o en las paredes internas. Cuando haya riesgo de que la carga pueda sufrir daños por esa causa, habrá que pedir asesoramiento a expertos.

## **2.- Inspecciones Oculares antes de la Estiba:**

Antes de que la carga sea estibada, será necesario inspeccionar el interior y el exterior del contenedor. Las indicaciones que figuran a continuación pueden servir de guía para inspeccionar un contenedor antes de que sea efectuada la estiba de la carga.

### **2.1 Exterior:**

- La resistencia estructural de un contenedor depende en gran medida de la integridad de su estiba principal, que está construido por postes, las cantoneras, las estructuras longitudinales y los elementos transversales de los extremos superiores e inferiores que forman el armazón del extremo del contenedor.

- Las paredes, el techo y el fondo estarán en buen estado y no presentaran deformación importante alguna.

- Todo contenedor llevarán una placa de aprobación relativa a la seguridad, expedida con arreglo a lo dispuesto en el Convenio internacional sobre la seguridad de los contenedores (CSC), que sea válida.

- Las puertas estarán en buenas condiciones de funcionamiento y tendrán un cierre seguro de modo que queden herméticamente cerradas en la posición cerrada y debidamente bloqueadas en la posición abierta. Las juntas y burletes de las puertas estarán en buen estado.

- Los vehículos irán provistos de puntos de sujeción que permitan inmovilizarlos a bordo del buque.

## **2.2 Interior:**

- El contenedor debe ser resistente a la intemperie. Las partes del contenedor con parches de refuerzos o reparaciones se examinarán cuidadosamente para evitar posibles fugas.

- El contenedor no debe presentar daños importantes, ni roturas en el piso, ni protuberancias, como clavos, pernos, accesorios especiales, etc., que puedan causar lesiones o daños a la carga.

- El contenedor estará limpio y seco y no quedarán en él residuos ni olores persistentes de cargas anteriores.

- Los contenedores desmontables u otros contenedores cuyos componentes sean móviles o amovibles se ensamblarán de forma correcta. Se tomarán las debidas precauciones para asegurarse de que las piezas amovibles que no se estén utilizando hayan quedado bien embaladas y sujetas dentro del contenedor.

## **3.- Planificación de la Estiba y Sujeción de la Mercancía.**

### **3.1 Antes de la Estiba:**

- Un contenedor en el que se vayan a estibar mercancía deberá descansar sobre una superficie plana y firme o sobre un vagón o un remolque.

- Habrá que planificar la colocación antes de que comience la estiba de la carga. De esta forma se logrará una distribución compacta y bien asegurada.

- El peso de la carga prevista no sobrepasará al de la carga útil, que va marcado en el contenedor. De esta forma nunca se podrá sobrepasar el peso

bruto máximo autorizado para el contenedor en la placa de aprobación relativa a la seguridad.

- En la planificación de la estiba habrá que tomar en cuenta que los contenedores están concebidos para que la carga quede uniformemente repartida en toda la superficie del piso.

- Cuando una carga pesada tenga que transportarse en un contenedor o un vehículo habrá que prestar especial atención a la capacidad del contenedor para soportar un peso localizado.

- Al planificar la estiba en un contenedor convendrá tener en cuenta los posibles problemas que se les puede plantear a las personas encargadas de desestibar la mercancía.

### **3.2 Estiba y Sujeción:**

- Es esencial proteger la carga de un contenedor contra cualquier posible movimiento que sea razonablemente posible prever.

- Cuando se trate de mercancías de forma y dimensiones regulares se hará lo posible por lograr una estiba compacta de pared a pared. En caso de quedar algunos huecos, se podrá complementar la estiba utilizando tablones de madera, cartón plegado, bolsas neumáticas o cualquier otro medio apropiado.

- El peso de la carga estará uniformemente repartido en todo el piso del contenedor. Cuando haya que estibar mercancía de diferente peso, las mercancías se distribuirán y sujetarán de modo que el centro aproximado del peso de la carga se encuentre cerca del punto medio de la longitud del contenedor o vehículo.

- Las mercancías pesadas no se colocaran sobre mercancía más ligera, ni los líquidos sobre los sólidos.

- A fin de evitar que la humedad dañe la carga, los cargamentos humidificados, los que son húmedos de por sí o los que son susceptibles de tener fugas no serán estibados con mercancía que puedan resultar dañadas por la humedad.

- Los bultos en los que se observen deterioros no se estibarán en un contenedor o un vehículo a menos que se hayan tomado las precauciones necesarias para evitar cualquier daño debido a derrames o fugas.

### **3.3 Una vez finalizada la Estiba:**

- En las últimas fases de la estiba del contenedor habrá que hacer lo que sea prácticamente posible para consolidar la parte frontal de la carga y evitar la posible caída de la mercancía cuando se abran las puertas.

- Una vez cerradas las puertas habrá que asegurarse de que los medios de cierre están bien encajados y asegurados. Por regla general, el contenedor debe ir precintado.

- Cuando se utilice dióxido de carbono seco (hielo seco) o cualquier otro refrigerante consumible a fines de refrigeración habrá que colocar un letrero de advertencia en el exterior de las puertas de modo que quede claramente visible para las personas que las accionan.

- Cuando un contenedor, o su contenido, haya sido fumigado y tenga que transportarse en estado de fumigación, será necesario colocar un letrero de advertencia en el exterior de las puertas de modo que quede claramente visible para las acciones. El letrero deberá indicar el tipo de fumigación empleada, así como la fecha y la hora en que se llevó a cabo esa operación.

#### **4.- Condiciones Sobre la Recepción de Contenedores:**

- Las personas que abran los contenedores deben tener presente que existe el riesgo de que se caiga la carga. Una vez que se abran las puertas se deben sujetar bien dejándolas abiertas al máximo.

- Un contenedor en el que se transporten mercancías peligrosas, o en el que se haya utilizado refrigerantes consumibles o que se haya expedido en estado de fumigación, puede presentar el riesgo particular de que exista en él una atmosfera peligrosa, que podría ser inflamable, explosiva, asfixiante o venenosa. En tales casos, se debe ventilar el contenedor o el vehículo, dejando las puertas abiertas durante el tiempo suficiente para que el personal pueda entrar sin ningún peligro.

- Una vez desestibado el contenedor o un vehículo que contenga mercancías peligrosas, habrá que adoptar precauciones especiales para asegurarse de que no existe riesgo alguno. Ello puede exigir una limpieza especial, particularmente si ha habido derrame de sustancias tóxicas.

- Se advierte, por regla general, que el consignatario está obligado a devolver el contenedor, una vez descargado, limpio y listo para el transporte de cualquier tipo de mercancías. Esto es aplicado en los casos en que se hayan transportado mercancías peligrosas o nocivas.

#### **5.- Condensación:**

Las mercancías en tránsito pueden verse afectadas por las condiciones a las que estén sometidas durante el transporte. Estas pueden depender de las variaciones de temperatura y humedad y, especialmente, de las variaciones cíclicas que se lleguen a experimentar. Conviene comprender el fenómeno de la condensación, ya que este puede ocasionar daños diversos, tales como arrume, descoloración, desprendimiento de etiquetas, aplastamientos de bultos de cartón y enmohecimiento.

El fenómeno de la condensación puede ocurrir en la superficie de la carga o en las paredes internas del contenedor, tanto en el transporte como cuando se abra el contenedor para efectuar la descarga de la mercancía, por causa tanto de las elevadas temperaturas experimentadas en el día como las bajas temperaturas registradas en las noches. Las mercancías que se hallen más cerca de las paredes o del techo estarán más expuestas al efecto de estas variaciones exteriores que las que estén en el centro del contenedor.

### **Instrucciones Prácticas para la Aplicación del Convenio:**

Todos los contenedores cargados tendrán que ir acompañados de un documentado Verificación de Masa Bruta (VGM), su peso tendrá que ser comprobado antes de ser aceptada la carga a bordo del buque. La recepción de los VGM, debe ser por el porteador en el puerto, con la antelación suficiente de embarque para su inclusión en el plan de estiba requerida.

No hay nada nuevo en el requisito de declarar el peso de un contenedor antes de su envío, por lo que la información fundamental necesaria para realizar la estiba y cálculos de estabilidad sobre la cual dependerá de su realización la seguridad del buque y del personal. El rastro de la evidencia que surge de los colapsos de pilas de contenedores, daños a los buques, y víctimas por la inestabilidad del buque, durante muchos años demuestra claramente que es necesaria su implementación.

Bajo las nuevas regulaciones, la verificación del peso de un contenedor se puede conseguir mediante dos métodos:

1. Pesar el contenedor lleno. Cargado mediante báscula de pesaje u otro método aprobado, certificados y calibrados de acuerdo con los requisitos nacionales.



2. Determinar el peso de todos los paquetes y objetos de carga, incluyendo la masa de pallets, madera de estiba y otro material de fijación para ser envasados en el contenedor y añadir la Tara del contenedor a la suma de las masas individuales, utilizando un método de certificación aprobado por la autoridad competente del Estado en que se completó el embalaje del contenedor.

### **¿Cómo converge la Nueva Normativa y el Seguro?**

El Anexos del Instituto de Londres del 01/01/2009. Anexos A, B y C: Sección Segunda de la Exclusión, en su Artículo 4 de las Exclusiones Generales preceptúa que; Bajo ninguna circunstancia este seguro cubrirá: 4.3, Perdida, daño, o gasto causados por insuficiencia de embalaje, por embalaje inadecuado o por la preparación inadecuada de los bienes asegurados para afrontar los riesgos normales del viaje asegurado. Se considera que incluye la estiba en el contenedor, pero solo cuando tal estiba se haya efectuado antes de que este seguro haya entrado en vigencia o cuando haya sido realizado por el asegurado o por las personas que estén bajo sus servicios.

En cuanto a la aplicación del mandato de la IMO/SOLAS/VGM, el Servicio de Certificación de Pesos exigidos, tiene un costo apreciable para la parte que demanda este tipo de servicios. En tal sentido el Costo del Servicio de Pesaje que exige el mandato IMO/SOLAS/VGM puede ser objeto de inclusión dentro de la Cláusula de Valor Asegurado de las mercancías ya que es susceptible de incluirlo como un gasto amparado dentro de la Cláusula Valor Asegurado. Se recomienda que el Asegurado no lo haga representar bajo la figura de un porcentaje. En las Declaraciones Mensuales puede perfectamente hacerlo registrar. De parte del Asegurador, este debe modificar la Planilla de Declaraciones Mensuales, para que dé cabida a este nuevo concepto asegurable.

En caso de sucederse un Evento, que genere Pérdidas, Daños y Gastos al Patrimonio del Asegurado, el Tomador o el Beneficiario del Seguro, tomara la

Factura de Servicios de Pesaje que genera la empresa a la cual fue solicitado el Servicio así como la Boleta de Pesaje que arrojo el VGM. Serían tomados como documentos exigidos por la Compañía de seguros para hacer soportar el Gastos del Servicio de Pesaje que exige el mandato IMO/SOLAS/VGM.

En lo que respecta al Cálculo del Precio del Servicio que exige el IMO/SOLAS/VGM, En caso de sucederse un Evento que genere Perdidas, Daños y Gastos al Patrimonio del Asegurado, el Tomador o el Beneficiario del seguro, a los efectos de la Determinación de una Perdida que pudiera ser indemnizable bajo el Contrato de Seguros, el Reconocimiento o el Resarcimiento de este concepto se determinarán en función de su cuantía y el peso porcentual que representa sobre la Factura de Compra Venta Internacional. Ello implica que es necesario que el costo de este tipo de servicios sea indicado por separado, para facilitar la Determinación del Importe de Primas y por ende la tasación de la cuantía del reclamo a calcular y su impacto correspondiente.

En el caso de surgir inconsistencias o discrepancias del VGM, en un proceso de auditoría por parte de la Línea Naviera o el Representante de la Terminal Portuaria del Estado en donde se practica la exportación, que motivara que el Contenedor no fuera subido a bordo del buque por decisión de la Línea Naviera y/o la Terminal Portuaria, la Cobertura del Seguro de Transporte internacional de mercancías quedaría suspendida.

Es necesario que el Asegurado cumpla con su deber contractual de notificar a la Compañía de seguros sobre este tipo y clase de eventualidades, para que el Asegurador pueda estar en condiciones de accionar y de conocer la situación, enviando un representante para recabar noticias y tomar las medidas preventivas en nombre de la compañía de seguros. Lo contrario es la suspensión de la cobertura, de forma inmediata.

Hay que tener en claro que como este es un mandato del IMO/SOLAS/VGM, es de obligatorio cumplimiento internacional para el Asegurado, el Tomador o el Beneficiario del seguro y el no aplicarlo dentro de los contratos de

seguros es incurrir en un error que ocasionaría serios problemas en la administración de un Contrato de Seguros de Transporte de Mercancías que no se acoge al cumplimiento de Normas Internacionales de obligatorio cumplimiento. Por lo que, es una Garantía de obligatorio cumplimiento y su incumplimiento permite al Asegurador su derecho a resarcir la indemnización.

### **Recomendaciones:**

Para el mundo del Seguro Marítimo de Carga, este tema de los contenedores esta en concordancia con los Anexos A, B y C del Instituto de Londres y con las normativas establecidas por la OMI a través del convenio SOLAS, donde se recomiendan aspectos relevantes con relación al mismo, siendo el primero de ellos, la obtención de un Certificado de Control y Calidad del contenedor, incluyendo también la mercancía estibada en la misma a fin de dar cumplimiento a lo que se conoce en el mundo asegurador de carga como la insuficiencia de embalaje, la cual incluye la estiba dentro del contenedor y el estado y/o condición del mismo. En segundo lugar, tener una póliza con cobertura para los contenedores, con el objeto de que en caso de presentarse alguna pérdida total o parcial, esta pueda ser indemnizada por dicha póliza, tomando en cuenta que la póliza TM no cubre el contenedor físicamente.