

Peso certificado: el nuevo dilema que enfrentan los puertos y la cadena logística

REGIÓN. A partir del 1 de julio la condición será obligatoria.

Claudio Ramírez
cramirez@mercuriovalpo.cl

Un nuevo desafío enfrentan los puertos del país y especialmente los de la región que son los que mueven la mayor parte de la carga contenedorizada.

A partir del 1 de julio, por disposición de la Organización Marítima Internacional (OMI), se exigirá en los terminales portuarios un documento que certifique el peso de los contenedores. Una normativa que data del 2014, pero que en varios países -entre ellos Chile- estaba pendiente.

“A contar de esa fecha entra en vigencia un nuevo documento en que se regula la forma en que debe ser certificado el peso de los contenedores antes de embarcarse”, comentó el gerente general de la Asociación Nacional de Armadores (ANA), Ricardo Tejada.

Esta normativa surge luego de detectarse que había diferencias de peso en la carga que se manifestaba, pues se consideraba sólo ella y no el conte-

nedor ni el material de estiba. “Eso genera dos o tres toneladas de diferencia que al multiplicarse causa un sobrepeso que podría generar accidentes en las naves”, agregó el ejecutivo, añadiendo que el responsable de entregar este denominado “certificado de masa bruta” será el embarcador que en definitiva es quien representa al exportador.

“Ellos tienen que entregar el documento con la anticipación suficiente para que el buque puede hacer el plano de estiba de la carga porque no puede hacerse en el momento en que se embarca”, comentó el personero, quien señaló que la Armada será la encargada de fiscalizar el cumplimiento entendiendo que es la misma institución la que supervisa el llamado convenio Solas, que vela por la seguridad de las personas en el mar.

“Si este certificado no llega al capitán, la carga no debiera ser embarcada con el perjuicio que esto puede producir, de allí la necesidad de cumplir con este trámite”, enfatizó.



LA APLICACIÓN DE ESTA MEDIDA CORRESPONDE A UNA NORMATIVA DE CARÁCTER INTERNACIONAL.

Mantener fluidez del comercio exterior

El vicepresidente de la Cámara Aduanera, Javier León, señaló que esto exige inversión para no resentir la cadena. “Hay que estudiarlo, pero lógicamente que si se implementa solo una pesa va a haber atochamiento, pero hay muchos sistemas modernos para hacerlo y que se aplican en otros puertos, existen grúas y otros elementos pero lo importante es que hay que realizarlo, ya que esto se encuentra pendiente desde hace un par de años”, comentó el personero.

Respecto a si ello puede afectar la fluidez de la cadena logística agregó que se espera que en un comienzo provoque cierta confusión. “Pensamos que Chile cuenta con los servi-

cios necesarios para poder hacerlo, ya lo realizan por ejemplo los exportadores de fruta. Consideramos que al comienzo habrá un poco de confusión como cuando se inicia todo sis-

tema nuevo, pero junto a la Cámara Marítima y Portuaria (Camport) nos hemos preocupado de difundir este tema”, sentenció Tejada. “Los exportadores corren el riesgo de que la carga no se embarque, por eso hay que cumplir con esta disposición y tener este certificado”, advirtió el ejecutivo.

UNA DEFINICIÓN

En tanto, desde la Empresa Portuaria de Valparaíso (EPV) el gerente general de la entidad, Gonzalo Davagnino, reconoció que “es un tema que hay que analizar porque es relevan-

2014

desde ese año que la aplicación de esta normativa estaba pendiente en el comercio exterior del país.

1

de julio de este año la Armada comenzará a fiscalizar que esta disposición se cumpla.

te para la gestión de cualquier sistema portuario”.

En esa línea, precisó que ya se ha reunido con los concesionarios de los terminales. “Entendemos que hay un plazo que está muy encima y que debemos tener una definición, pero debemos conversar con la comunidad en general, porque aquí no solamente le afecta a los terminales o al puerto sino que a la comunidad logística en general”, explicó el ejecutivo.

En tanto, el vicepresidente de la Cámara Aduanera y secretario ejecutivo del Consejo Regional Logístico (Corelog), Javier León, manifestó que pese a las dificultades que pudiera generar en un principio, la normativa debe cumplirse porque apunta en el sentido correcto. “Es una muy buena medida y hay que ver cómo se implementa de acuerdo a la realidad de cada terminal portuario, también hay que recordar que esto debió hacerse hace mucho tiempo y es una falencia que tenemos”, dijo el personero recordando que el no pesar la carga provoca problemas ya que puede generar multas a los transportistas y a los agentes de aduana. ☞