

VGM Implementación del Peso Bruto Verificado ¡¡¡Nuevo!!!

DURACIÓN: 25 horas

MODALIDAD: Online

PRECIO: 310€

OBJETIVOS

Introducción

La Organización Marítima Internacional (OMI) – guardiana del Convenio SOLAS – a través de la MSC.1/Circ.1475

ha establecido como

REQUISITO OBLIGATORIO,

QUE EL CONTENEDOR TENGA EL PESO BRUTO VERIFICADO (VERIFIED GROSS MASS O VGM EN INGLÉS) PARA PODER EMBARCARSE A PARTIR DEL 1 DE JULIO DE 2016.

Llevar esto a la práctica conlleva una serie de conocimientos y pasos mucho más complejos de lo que parecía a primera vista.

Este curso está desarrollado dentro de la serie los Maestros de las Cargas. Un formato similar a los docu-realities que salen en cadenas como Discovery o History Channel, en la que un grupo de expertos recuperan la forma de enseñanza entre maestro y aprendiz.

En este caso, maestros y aprendiz recorrerán todo el proceso de verificación del peso, desde el pesaje, hasta la llegada a terminal y carga, así como los cambios internos, casuísticas, etc. y se tendrán que enfrentar a D. Mauro Sátrapa, cuya arrolladora personalidad arrastrará al alumno a un grado de interés muchísimo mayor durante todo el curso.

Al final del curso, el/la alumno/a habrá resuelto más de 50 grandes dudas sobre esta materia y estará plenamente preparado para su implementación, gracias a las herramientas y tablas de aplicación que vienen junto con el curso como material adicional.

Objetivos

- Entender las diferentes casuísticas que pueden darse en cada paso del proceso de carga en buque (booking, órdenes en puerto, registro del peso en el lugar de carga, transporte, comunicación, incidencias, procesos en terminal...) y saber qué debe cambiarse en cada paso para adaptarse a la regulación.
 - Analizar cómo recoger la información del pesaje, tanto cuando no se dispone de básculas en las instalaciones, como cuando sí.
 - Conocer el proceso de comunicación con uno o varios puertos / navieras.
 - Entender las consecuencias del sobrepeso y cómo actuar ante la detección y bloqueo de

contenedores con exceso de peso en puerto.

- Entender el tipo de medidas comerciales a aplicar y establecimiento de responsabilidades para minimizar los posibles extra costes por sobrepeso
- Conocer las opiniones y detalles de cada parte implicada.

El curso tiene una duración de 25 horas.

El alumno dispondrá de 30 días naturales para la realización del curso, su conexión es libre en horarios y tiempo, como orientación, conectandose cada día una hora finaliza antes de 25 días.

Para alcanzar el máximo aprovechamiento del curso los/as alumnos/as disponen de materiales interactivos de carácter obligatorio, que deben leer y estudiar, y que son la base para la resolución de las actividades y ejercicios, individuales y grupales, que se desarrollan offline, respondiendo a cuestionarios y resolviendo ejercicios y casos, u online participando en foros.

Asimismo, se pondrá a disposición de los participantes materiales y enlaces complementarios que permiten ampliar la formación individualmente a quien lo desee.

Cada participante podrá disponer del tiempo necesario para poder acceder a los diferentes contenidos didácticos:

- * Video cursos
- * Ejercicios interactivos
- * Practicas auto corregible
- * Lecturas recomendadas en pdf
- * Lecturas obligatorias en pdf
- * Enlaces complementarios
- * Método del caso; 1 caso resuelto.
- * Tablas de ayuda
- * Foros
- * Acceso a página específica de Facebook con novedades continuas sobre la materia

DESTINATARIOS

DIRIGIDO

- Todas aquellas personas que trabajen para empresas o particulares y estén

involucradas en la carga de un contenedor.

- Todas aquellas personas que le interese conocer más sobre este tema y quieran formarse en ello

FECHAS DE REALIZACIÓN

Puede comenzar el curso cuando desee

- Si quiere que ADL le gestione gratuitamente la bonificación de Tripartita, tendrá que indicarlo en la ficha de inscripción.

- Si se gestiona ud mismo su Tripartita, comuníquenoslo antes de 7 días de la fecha que ha elegido para iniciar su curso y así le enviaremos todos los datos que requiera para su gestión

- 100% bonificable

PROGRAMA

Introducción

- Diferencia entre Peso Bruto Verificado y Peso Bruto Estimado.
- ¿Es obligatoria la resolución? ¿Hasta qué punto?
- ¿A partir de cuándo entrará en vigor?

Capítulo 1. VGM: Una cuestión de peso

- Efectos del VGM en las navieras. Cómo afecta esta resolución en sus operativas.
- ¿Seguro que aplicarán las navieras esta resolución o será "papel mojado"?
- ¿Qué es la IMO y por qué sus resoluciones deben afectarnos?
- ¿Se aplica a todos los contenedores del mundo? ¿Incluso a los que no son CSC?
- ¿Qué es lo que ha originado que lleguemos a una medida tan radical?
- ¿Qué obligaciones tendrá el capitán si un contenedor no tiene el VGM?
- ¿Habrá algún margen de error de peso permitido?
- ¿Puede suponer esto un problema con el plano de estiba?
- ¿Qué pasará si hay discrepancia entre el VGM declarado a la naviera y el peso declarado en

factura o packing list (albarán)?

- Efectos del VGM en las terminales. Cambios necesarios.
- ¿Pondrán las terminales básculas, como mucha gente espera, o no?
- ¿Qué sucederá si llega un contenedor sin VGM?
- ¿Qué sucederá si se detecta un contenedor con VGM inferior al real?
- ¿Pesarán los contenedores los depots a la salida?
- ¿El transitario comunicará el peso máximo admitido para conocer el límite en cada caso?
- Si un expedidor carga a través de un transitario, ¿quién enviará el peso, el expedidor o el transitario?
- ¿El transitario ofrecerá servicios de pesaje habitualmente?
- Si la venta es EXW o FCA ¿el transitario ofrecerá servicio del pesaje al shipper?
- Si el expedidor no proporcionase el VGM ¿quién correrá con los gastos originados en el puerto?
- ¿Ofrecerá el transportista un servicio de pesaje también?
- ¿Por qué el expedidor aparece siempre como shipper cuando muchas veces no es el embarcador real, sino que lo es su cliente o transitario?
- ¿Informarán los transitarios de los pesos máximos admisibles?
- ¿Los transitarios ofrecerán servicios de pesaje?
- ¿Quién comunicará el peso a la terminal en cargas EXW o FCA en las que el shipper no sabe quién es la naviera?
- ¿Pondrán los adeptos básculas y ofrecerán ese servicio?
- ¿Va a haber información sobre la ubicación de básculas públicas homologadas?
- ¿Servirán las grúas portainer para realizar pasajes?

Capítulo II: Cargadores y sistemas de pesaje

- ¿El sistema de pesaje homologado debe permitir el pesaje del conjunto o se puede pesar unidad a unidad y luego sumar la tara?

- ¿Qué tipos de pesaje para la obtención del VGM admite el Convenio SOLAS?
- ¿Qué requisitos debe cumplir un sistema de pesaje para considerarse "homologado" como dice la IMO?
- ¿Qué tipo de básculas existen, que permitan hacer este tipo de pesaje en el cargador?
- ¿Cómo se pasa la información del pesaje desde la báscula a un sistema ERP para registrarlo y transmitirlo?
- En caso de básculas camioneras, ¿qué fórmulas hay que aplicar para calcular la tara cuando hay cargas en varios puntos?
- Si la carga es LCL (Grupaje en contenedor) ¿quién debe facilitar la información?
- ¿Qué se considera peso máximo autorizado? ¿El que marca la Ley? ¿El que dicta la naviera?
- ¿Qué margen de error o tolerancia se va a permitir entre el VGM facilitado y el pesaje posterior si hubiese discrepancias?
- Si el sistema elegido es el pesaje bulto a bulto, ¿qué sistema de registro se recomienda para agilizar este proceso y no perder mucho tiempo?
- Si se detecta sobrepeso en el momento de la carga y hay que quitar algo, ¿esto afectaría a las cartas de crédito y se podría llegar a paralizar la carga?
- ¿Es cierto que en la comunicación del expedidor debe figurar una persona como responsable de que el peso bruto verificado es correcto y que da fe de ello?
- ¿Cuándo hay que comunicar el peso? ¿Hay algún plazo límite?
- ¿Hay que añadir los datos del equipo de calibración y fecha en la transmisión?

Capítulo III: Procesos de comunicación con los puertos

- ¿Qué son las plataformas electrónicas de comunicación en los puertos?
- ¿Cómo es el proceso de comunicación desde que se realiza un booking?
- ¿Es aconsejable comunicar el VGM en el booking?
- ¿Qué es el sistema EDI?
- ¿Qué es una orden COPARN y dónde hay que poner el peso si usamos este método de comunicación?

- ¿Qué es un VERMAS y cuando / cómo hay que usar este método de comunicación en lugar del COPARN?
- En el mensaje EDIFACT / VERMAS ¿qué campos son obligatorios y cuáles opcionales?
- ¿Qué es un CODECO y cuándo / cómo se debe usar este método de comunicación?
- ¿Puede usarse un documento de servicio de transporte terrestre vía XML para transmitir el VGM?
- ¿De qué manera hay que modificar el DUT?
- ¿Qué es el IDTMIN (EDI) y dónde hay que enviar el VGM?
- ¿Hay que tener un plan de contingencia si falla la comunicación EDI?
- ¿Qué información debe comunicarse en el plan de contingencia y en qué formato?
- ¿Hay alguna manera de simplificar todo esto y entender de una forma sencilla el proceso?
- El uso de tablas de implementación del VGM.

Epílogo

PRECIO

Importe: 310 €

Tripartita. Posibilidad de bonificarse por la Fundación Tripartita.

Socios ADL: 15% descuento

FORMAS DE PAGO:

- Por transferencia bancaria
- Por domiciliación bancaria
- Por Paypal

PAGO: El importe total deberá ser abonado íntegramente con fecha anterior al inicio.

CANCELACIÓN: Deberá ser comunicada por escrito. Hasta 10 días laborables antes, se devolverá el importe menos un 20% en concepto de gastos

administrativos. Pasado este periodo no se realizará la devolución de la inscripción, admitiéndose la sustitución de la plaza.

ORGANIZA

