

ANAVE – Circular de Régimen Interior

Madrid, 15 de junio de 2016
Ref: Explotación 11/2016/ES

Asunto: Resolución del Director General de la Marina Mercante relativa a la verificación de la masa bruta de los contenedores

Muy Srs. nuestros:

Les adjuntamos la resolución de 15 de junio de 2016, del Director General de la Marina Mercante, relativa a la verificación de la masa bruta de los contenedores.

La misma:

- Aclara que la verificación de la masa de los contenedores ***“no se aplicará a los contenedores que hayan de estibarse a bordo de un buque para efectuar un viaje que discurra enteramente entre puertos nacionales”***. Desde la DGMM nos han informado de que tienen la intención de analizar este punto en concreto con vistas al desarrollo de un posterior RD, y que no descartan hacer el pesado obligatorio para algunos tráficos de cabotaje, en particular, los que discurren entre la península y Canarias (apartado segundo, párrafo segundo).
- Añade que, ***“en consonancia con lo dispuesto en la regla 5.5 del Capítulo VI del SOLAS, se negará el embarque de todo contenedor cuya masa bruta verificada resulte superior a su masa bruta máxima”*** (apartado quinto, punto 3).
- En el apartado relativo a los equipos de medición, establece que ***“serán igualmente válidos los equipos verificados por organismos autorizados para el control metrológico en España, así como los que cumplan las normas y prescripciones equivalentes, en materia de precisión, de los Estados donde se utilicen dichos equipos”*** (apartado décimo).
- Modifican, tal y como había solicitado ANAVE, el apartado décimoprimer, que queda redactada como sigue: ***“De no haber sido verificada, el Capitán o su representante y el representante de la terminal podrán ~~deberán~~ obtenerla en nombre del expedidor”*** (apartado décimoprimer, punto 1, penúltima frase).
- Aclaran que no resulta de aplicación a los contenedores embarcados con anterioridad al 1 de julio, y tampoco a aquellos que hayan sido expedidos con anterioridad a dicha fecha ***“aun cuando todavía no hayan sido embarcados”*** (apartado decimotercero).
- Se modifica el **Anexo** relativo al contenido mínimo del documento que declara la masa bruta verificada del contenedor.

Muy cordialmente,

Manuel Carlier
Director General

<<<

Confidencialidad: La información contenida en esta circular es confidencial y va dirigida exclusivamente a las empresas navieras asociadas a ANAVE para su uso interno. La copia o distribución pública, incluso por parte de las propias empresas asociadas, está en principio prohibida, salvo autorización expresa de ANAVE. En particular, queda expresamente prohibida la difusión de esta información por medios de comunicación pública escritos o electrónicos. Si por error recibe este e-mail se ruega su comunicación al remitente y su inmediata destrucción, no debiéndose enviar a otro destinatario.

Confidentiality: The information contained in this message is confidential and addressed to ANAVE's member companies for their internal use only. Any dissemination or copying of this information, even by the member companies is in principle prohibited, unless expressly authorised by ANAVE. In particular, it is strictly forbidden the publication of this information by public media, either written or electronic. If

you receive this message by error then you may not copy or deliver this message to anyone, but please destroy this message and notify us immediately.

Advertencia de seguridad: Este mensaje ha sido comprobado por un sistema antivirus interno y externo regularmente actualizado. En todo caso, compruebe que todos los mensajes que recibe son filtrados por su propio sistema de seguridad antes de su apertura.

Security warning: *This email has been scanned for viruses by our regularly updated email security systems but, in accordance with good computer practice, please ensure that all messages received are checked by your own security systems before opening.*

>>>-----



RESOLUCIÓN DE 15 DE JUNIO DE 2016, DEL DIRECTOR GENERAL DE LA MARINA MERCANTE, RELATIVA A LA VERIFICACIÓN DE LA MASA BRUTA DE LOS CONTENEDORES.

ANTECEDENTES DE HECHO

El Comité de Seguridad Marítima (MSC) de la Organización Marítima Internacional (OMI), en su reunión de 21 de noviembre de 2014, correspondiente al 94º periodo de sesiones, adoptó una serie de enmiendas a distintos capítulos del anexo al Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1974 (Convenio SOLAS), las cuales figuran en la Resolución MSC.380 (94) de dicho Comité de la OMI y entrarán en vigor el 1 de julio de 2016.

Una de las aludidas enmiendas afecta a la regla 2, *Información sobre la carga*, de la Parte A, sobre disposiciones generales, del Capítulo VI, sobre Transporte de cargas y combustible líquido, del SOLAS. De acuerdo con esta enmienda, a la citada regla se le añaden tres nuevos párrafos que, sucintamente, imponen al expedidor de determinados contenedores la obligación de verificar la masa de aquéllos por uno de los dos métodos descritos en el primero de los nuevos párrafos (párrafo 4), la de asegurar que la masa bruta así verificada conste en el documento de expedición que se presentará al Capitán del buque o a su representante y al representante de la terminal con antelación suficiente para elaborar el plano de estiba (párrafo 5); y, por último, la prohibición de embarcar un contenedor lleno cuya masa bruta verificada no se indique en el documento de expedición y no haya sido obtenida por el Capitán o su representante y el representante de la terminal (párrafo 6).

Las normas que, en síntesis, acabamos de exponer requieren la aplicación de determinadas medidas que atiendan a concretar varios de sus elementos como son, entre otros, la certificación de los dos posibles métodos de pesaje y del calibrado de los instrumentos de medida, los lugares y momentos en que el pesaje puede llevarse a cabo, las formalidades requeridas para la documentación y comunicación de sus resultados; o las consecuencias de los supuestos en que existan discrepancias entre la masa bruta declarada de un contenedor y la posteriormente verificada, o bien entre la verificada antes de la entrega de un contenedor a la terminal portuaria y la obtenida al pesarse el contenedor en esa instalación. Éstos y los demás aspectos que requieren de una actuación concreta están, no obstante, recogidos en las Directrices relativas a la masa bruta verificada de los contenedores con carga, aprobadas por el MSC en su 93º periodo de sesiones (14 a 23 de mayo de 2014), que se contienen en la Circular 1475, de 9 de junio de 2014, de dicho Comité de la OMI, y a las cuales se remite, en su redacción enmendada, la regla 2 del Capítulo VI del SOLAS, para su correcta y efectiva implantación.

Las directrices eminentemente técnicas de la Circular citada y demás Resoluciones aprobadas en el seno de la OMI han aconsejado la aplicación de la disposición adicional tercera del Real Decreto 800/2011, de 10 de junio, por el que se regula la investigación de los accidentes e incidentes marítimos y la Comisión permanente de investigación de



accidentes e incidentes marítimos, que dice: "Se autoriza al Director General de la Marina Mercante a aplicar las Resoluciones de los diversos Comités de la Organización Marítima Internacional (OMI), con la finalidad de armonizar criterios de interpretación en materia de seguridad marítima, de la navegación, de la vida humana en la mar y de prevención y lucha contra la contaminación marina".

En su virtud

RESUELVO:

Primero.- Objeto de la resolución.

La presente resolución tiene por objeto aplicar las prescripciones del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1974 (Convenio SOLAS) 1974, relativas a la masa bruta verificada de los contenedores, de conformidad con las enmiendas al Capítulo VI de dicho Convenio adoptadas, en el seno de la Organización Marítima Internacional (OMI), mediante la Resolución MSC.380 (94), dando cauce al enfoque común que, para su implantación, cumplimiento e interpretación, se contiene en las Directrices relativas a la masa bruta verificada de los contenedores con carga, aprobadas por dicho Comité de la OMI a través de su Circular MSC.1/Circ.1475.

Segundo.- Ámbito de aplicación.

Las prescripciones relativas a la verificación de la masa bruta de los contenedores llenos se aplicarán a todos los contenedores que se rigen por el Convenio Internacional sobre la Seguridad de los Contenedores, 1972 (Convenio CSC) y que hayan de estibarse a bordo de un buque sujeto al Capítulo VI, sobre Transporte de cargas y combustible líquido, del Convenio SOLAS.

Dichas prescripciones no se aplicarán a los contenedores que hayan de estibarse a bordo de un buque para efectuar un viaje que discorra enteramente entre puertos nacionales.

Tercero.- Excepciones.

Las prescripciones a las que se refiere el apartado anterior no se aplicarán a los contenedores que se transporten sobre un chasis o en un remolque cuando dichos contenedores sean conducidos a o desde un buque de transbordo rodado que efectúe viajes internacionales cortos, según las definiciones que figuran en la regla III/3 (regla 3 del Capítulo III) del Convenio SOLAS.

Cuarto.- Definiciones.

1. **Expedidor:** persona física o persona jurídica 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.

2. **Terminal marítima de mercancías:** instalación destinada a realizar la transferencia de mercancías entre los modos marítimo y terrestre, o el tránsito y trasbordo marítimos, que puede incluir superficies anejas para el depósito o almacenamiento temporal de las mercancías y los elementos de transporte, así como para su ordenación y control.
3. **Representante de la terminal marítima de mercancías:** persona que actúa en nombre de la entidad o persona jurídica definida anteriormente como terminal marítima de mercancías.
4. **Elementos de la carga:** carga, en el sentido que tiene esta palabra en el Convenio CSC, a saber, bienes, productos, mercancías, líquidos, gases, sólidos y artículos de cualquier clase transportados en los contenedores en virtud de un contrato de transporte. Sin embargo, el equipo y suministros del buque, incluidas las piezas de respeto y los pertrechos, transportadas en contenedores, no se consideran carga.
5. **Masa bruta:** suma de la masa de la tara del contenedor y las masas de todos los bultos y elementos de la carga, añadiendo las paletas, la madera de estiba y demás material de embalaje/envasado y de sujeción que se carguen en el contenedor.
6. **Masa de la tara:** masa de un contenedor vacío, que no contiene ningún bulto, elemento de la carga, paleta, madera de estiba ni ningún material de embalaje/envasado o sujeción.
7. **Masa Bruta Verificada (VGM):** masa bruta total de un contenedor lleno obtenida mediante uno de los métodos descritos en el apartado noveno de la presente resolución.
8. **Contenedor:** un elemento de equipo de transporte de carácter permanente y, por tanto, suficientemente resistente para permitir su empleo repetido; especialmente ideado para facilitar el transporte de mercancías, por uno o varios medios de transporte, sin manipulación intermedia de la carga; construido de manera que pueda sujetarse y/o manipularse fácilmente, con cantoneras para ese fin; y de un tamaño tal que la superficie delimitada por las cuatro esquinas inferiores exteriores sea:
 - a) por lo menos de 14 m² (150 pies cuadrados); o
 - b) por lo menos de 7 m² (75 pies cuadrados), si lleva cantoneras superiores.
9. **Contenedor lleno:** el contenedor definido anteriormente, cargado, relleno o completado, total o parcialmente, de líquidos, gases, sólidos, bulto y elementos de la



carga, como las paletas, la madera de estiba y demás material de embalaje/envasado o sujeción.

Quinto.- Principios fundamentales que rigen la verificación de la masa bruta de los contenedores llenos y su posterior embarque en un buque.

1. La responsabilidad de obtener, documentar y transmitir la masa bruta verificada de un contenedor lleno, sujeto al ámbito de aplicación de la presente resolución corresponde al expedidor.
2. Los contenedores llenos de bultos y elementos de la carga no se embarcarán en un buque que se rija por las reglas del Convenio SOLAS a menos que el Capitán o su representante y el representante de la terminal hayan obtenido, antes de su embarque en el buque, la masa bruta real verificada del contenedor. En este caso se podrán aplicar los puntos 2 y 3 del apartado sexto.
3. En consonancia con lo dispuesto en la regla 5.5 del Capítulo VI del SOLAS, se negará el embarque de todo contenedor cuya masa bruta verificada resulte superior a su masa bruta máxima.

Sexto.- Prescripciones relativas a la verificación de la masa bruta de los contenedores llenos.

1. El expedidor deberá verificar, preferentemente antes de que el contenedor se entregue a la instalación de una terminal marítima de mercancías, la masa bruta de un contenedor lleno, de conformidad con alguno de los métodos que figuran en el apartado noveno.
2. No obstante lo anterior, en los supuestos en que el contenedor llegue a la terminal sin que el expedidor haya proporcionado la masa bruta verificada, el contenedor podrá ser admitido en la terminal marítima de mercancías pero en ningún caso dicha terminal procederá a su embarque en el buque hasta que se haya obtenido su masa bruta verificada.
3. En el supuesto anterior, y al objeto de que el contenedor prosiga su ruta de forma eficaz y sin interrupciones, el Capitán del buque o su representante y el representante de la terminal podrán obtener, en nombre del expedidor, la masa bruta verificada del contenedor lleno. Para ello, el contenedor lleno podrá pesarse en la propia terminal o en otro sitio, según acuerden las partes.
4. Cuando la actividad de verificación de la masa bruta de un contenedor se realice dentro de la zona de servicio de un puerto de interés general, dicha actividad tendrá la naturaleza de servicio comercial de acuerdo con lo dispuesto en el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre.



Séptimo.- Prescripciones relativas a la documentación de la masa bruta de los contenedores llenos.

1. Una vez verificada la masa bruta de un contenedor lleno, el expedidor deberá documentar su masa bruta verificada. Este documento podrá incluirse entre las instrucciones de transporte dadas a la compañía naviera, en la documentación de transporte multimodal o constituir un documento aparte, en todo caso con el contenido mínimo que figura en el anexo.
2. Cualquiera que sea su forma, el documento en el que se declare la masa bruta verificada del contenedor lleno deberá estar firmado por la persona física o jurídica que haya sido debidamente autorizada por el expedidor. La firma de dicho documento podrá ser electrónica o podrá sustituirse por el nombre, en letras mayúsculas, de la persona autorizada a firmarlo.

Octavo.- Prescripciones relativas a la comunicación de la masa bruta verificada de los contenedores llenos.

1. Para embarcar un contenedor lleno en un buque sujeto a las disposiciones de la presente resolución será necesario proporcionar la masa bruta verificada de dicho contenedor al Capitán del buque o a su representante y al representante de la terminal, preferiblemente por medios electrónicos como el intercambio electrónico de datos (EDI) o el tratamiento electrónico de datos (EDP), y en todo caso antes del embarque y con antelación suficiente para que la información se utilice en la elaboración e implantación del plano de estiba del buque.
2. Para satisfacer la obligación anterior, el expedidor podrá proporcionar la masa bruta verificada al Capitán del buque o a su representante. De hacerlo así, éstos deberán, seguidamente y en todo caso antes del embarque, proporcionar la información relativa a la masa bruta verificada del contenedor al representante de la terminal.
3. A los efectos anteriores, con el objeto de garantizar que la información proporcionada por los expedidores sobre la masa bruta verificada del contenedor se comparta rápidamente, el Capitán o su representante y un representante de la terminal marítima de mercancías acordarán los términos más eficaces para que dicha información se comparta, pudiendo utilizarse los sistemas de comunicación ya existentes para transmitir y compartir dicha información.

Noveno.- Métodos para la obtención de la masa bruta verificada de un contenedor lleno.

1. Para la obtención de la masa bruta verificada de un contenedor lleno, el expedidor o la tercera parte que aquél haya dispuesto podrá:



- a) Pesar el contenedor lleno una vez concluidos la arrumazón y el sellado del contenedor (Método 1). O bien:
 - b) Pesar todos los bultos y elementos de la carga, añadiendo la masa de las paletas, la madera de estiba y demás material de embalaje/envasado y de sujeción que se arrume en el contenedor, y añadir la masa de la tara del contenedor a la suma de cada masa (Método 2).
2. En el supuesto del Método 2, el responsable de llevar a cabo la verificación del contenedor lleno podrá utilizar un método para el cálculo de la masa bruta verificada, que deberá estar incluido en un sistema de gestión de calidad certificado según Norma ISO 9001, o estándar de calidad equivalente, con un alcance que incluya los procesos de control y trazabilidad de la información del peso de los elementos del contenedor lleno, sin excluir el control y calibración de equipos de medida del peso de las mercancías. La certificación del sistema de calidad deberá ser emitida por una entidad de evaluación de la conformidad acreditada por la Entidad Nacional de Acreditación (ENAC) o por otra entidad reconocida por la ENAC en el ámbito de los Acuerdos de Reconocimiento Mutuo entre organismos acreditadores nacionales.
 3. Cuando sean varias las partes que arruman el contenedor, o el contenedor contenga carga de varias partes, corresponderá igualmente al expedidor así definido en el número 1 del apartado segundo obtener y documentar la masa bruta verificada del contenedor lleno.
 4. Si la masa bruta verificada del contenedor lleno se obtiene pesando el contenedor mientras éste se encuentra en un vehículo de carretera, la masa de la tara del vehículo de carretera y, cuando proceda, del tractor deberán restarse para obtener la masa bruta verificada del contenedor lleno. Asimismo, deberá restarse la masa del combustible que se encuentre en el depósito del tractor. Esta masa del combustible será determinada con la máxima precisión posible.

Décimo.- Equipos de medición.

La balanza, la báscula puente, el equipo de izada u otros dispositivos utilizados para verificar la masa bruta del contenedor siguiendo los métodos descritos en el apartado noveno deberán estar calibrados por un laboratorio acreditado por la Entidad Nacional de Acreditación (ENAC) o por otra entidad reconocida por la ENAC en el ámbito de los Acuerdos de Reconocimiento Mutuo entre organismos acreditadores nacionales. A estos efectos serán igualmente válidos los equipos calibrados o verificados por organismos autorizados para el control metrológico en España, así como los que cumplan las normas y prescripciones equivalentes, en materia de precisión, de los Estados donde se utilicen dichos equipos.



Decimoprimer.- Tráfico intermodal y transbordo de contenedores.

1. Los contenedores llenos transportados bajo régimen de tráfico intermodal, o a bordo de un buque no sujeto al Capítulo VI del SOLAS, que se entreguen en una terminal marítima de mercancías, quedarán igualmente sujetos a las prescripciones de la presente resolución, no pudiendo ser embarcados en un buque que se rija por las reglas del Convenio SOLAS sin que se haya verificado su masa bruta. De no haber sido verificada, el Capitán o su representante y el representante de la terminal podrán obtenerla en nombre del expedidor. Para ello, podrán aplicar lo dispuesto en los puntos 2 y 3 del apartado sexto.
2. Cuando los contenedores llenos que se descarguen en un puerto de trasbordo hayan sido transportados por un buque sujeto al Capítulo VI del SOLAS, tales contenedores deben disponer previamente de la masa bruta verificada. En este supuesto, el buque que efectúe la entrega notificará a la instalación de la terminal portuaria del puerto de trasbordo la masa bruta verificada de cada uno de los contenedores llenos entregados. A tales efectos, se podrá utilizar sistemas de comunicación buque-puerto existentes para facilitar dicha información según acuerden las partes comerciales interesadas.

Decimosegundo.- Discrepancias en la masa bruta.

1. Cuando existan discrepancias entre la masa bruta de un contenedor lleno declarada antes de verificarse su masa bruta y su masa bruta verificada, el dato obtenido de la masa bruta verificada prevalecerá a los efectos de la presente resolución.
2. En las discrepancias que pudieran existir entre la masa bruta verificada de un contenedor lleno obtenida antes de la entrega del contenedor a la instalación de la terminal marítima de mercancías y la masa bruta verificada de ese mismo contenedor obtenida al pesarse el contenedor en la instalación de la terminal marítima de mercancías, la masa bruta verificada obtenida por dicha instalación portuaria prevalecerá a los efectos de la presente resolución.
3. A los efectos de este apartado, se considerará que existe discrepancia cuando:
 - a) La diferencia de la masa bruta obtenida en dos procesos de pesaje distintos sea de 500 kilogramos, en más o en menos, para contenedores cargados con hasta 10 toneladas métricas.
 - b) La diferencia de la masa bruta obtenida en dos procesos de pesaje distintos suponga un porcentaje distinto del 5%, en más o en menos, para contenedores que superen las 10 toneladas métricas.



Decimotercero.- Aplicabilidad.

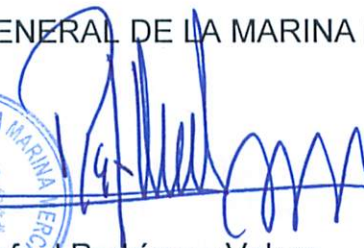
Las disposiciones de esta resolución, que sustituye a cualquier otra anterior sobre este mismo contenido, se aplicarán a los contenedores llenos que sean expedidos desde el día 1 de julio de 2016 en adelante. Por tanto, no se aplicará a los contenedores que, habiendo sido expedidos con anterioridad, y aun cuando todavía no hayan sido embarcados a bordo de un buque sujeto al Capítulo VI del SOLAS, se encuentren en tránsito a partir de esa fecha.

Decimocuarto.- Recursos.

Contra esta Resolución, que no pone fin a la vía administrativa, y en virtud de lo establecido en los artículos 114 y concordantes de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común LRJPAC, puede interponerse recurso de alzada, en el plazo de un mes, ante la Secretaría General de Transporte del Departamento.

En Madrid, a 15 de junio de 2016

EL DIRECTOR GENERAL DE LA MARINA MERCANTE



Rafael Rodríguez Valero



ANEXO

CONTENIDO MÍNIMO DE LOS DOCUMENTOS A QUE SE REFIERE EL NÚMERO 1 DEL APARTADO SÉPTIMO DE ESTA RESOLUCIÓN:

1. Nombre y domicilio del expedidor. Si la verificación es realizada por un tercero en nombre del expedidor se indicará el nombre y domicilio de uno y otro.
2. Masa bruta verificada del contenedor lleno, en kilogramos (kg), y precedida por las siglas VGM.
3. Método de obtención de la masa bruta.
4. Nombre y firma (firma electrónica o nombre en letras mayúsculas) de la persona física o jurídica que expide el documento.
5. Fecha y lugar de la expedición del documento.

NOTA 1: La mera omisión de consignar los datos numerados 3 y 5 no impedirá, por sí misma, el embarque del contenedor.

NOTA 2: Se aceptará como información equivalente al nombre y domicilio del expedidor o, en su caso, del tercero que realice la verificación en nombre de aquél, cualquier otro dato que permita la inmediata e inequívoca identificación de uno u otro, y de sus correspondientes domicilios.

NOTA 3: La indicación del VGM constituye implícitamente una declaración responsable sobre los siguientes extremos:

- a) En el supuesto de haberse empleado el Método nº 2, el sistema de medición cumple los requisitos que figuran en el número 2 del apartado noveno de esta resolución.
- b) Identificación y trazabilidad del equipo de medición, y de su cumplimiento con los requisitos del apartado décimo de esta resolución.