

ANAVE – Circular de Régimen Interior

Madrid, 12 de mayo de 2016
Ref: Explotación 8/2016/ES

Asunto: Comentarios de ANAVE al Borrador de Resolución de la DGMM sobre Pesaje obligatorio de los contenedores - Observaciones a más tardar el lunes 16 de mayo.

Muy Sres. nuestros:

Como continuación de nuestra circular de [ayer](#) sobre el asunto, dado el plazo perentorio que nos hemos visto obligados a fijar en este asunto, y para facilitarles la tarea, les adjuntamos el borrador de resolución de la DGMM en el que hemos incluido algunas observaciones con control de cambios para que resulte más fácil su detección.

Además de pequeñas erratas, dichas observaciones afectan a los siguientes apartados:

- Cuarto.1 – Definición de Expedidor: incluir la posibilidad de que el expedidor sea una persona física y prever que la otra parte del contrato de transporte pueda ser diferente a una compañía naviera (por ej. un transitario o un NVOCC), sustituyendo al final del párrafo **“compañía naviera”** por **“porteador naviero”**.
- Cuarto.3 – Definición de 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 **“en su relación con un buque”**. Proponemos añadir el texto en negrita y subrayado al final para aclarar que se debe entender como tal la persona de la terminal que se relacione con la naviera.
- Decimoprimer.1: Eliminar la frase **“De no haber sido verificada, el Capitán o su representante y el representante de la terminal deberán obtenerla en nombre del expedidor”**, que obligaría a la naviera o a la terminal a pesar el contenedor, eximiendo así de su responsabilidad última al expedidor.

Desde un punto de vista más formal, y dado que se trata de un texto con efectos jurídicos en el que es importante la precisión, en los apartados:

- Quinto.1, sexto.3 y octavo (epígrafe): añadir **“verificada”** a continuación de masa bruta.
- Noveno.2: sustituir **“peso”** por **“masa”**.

Les recordamos que con el fin de cumplir el plazo de máxima urgencia que nos ha fijado la DGMM en el trámite de audiencia (debemos contestar el martes 17 de mayo) y elaborar el correspondiente informe de alegaciones, les rogamos nos hagan llegar sus comentarios (**incluyendo si tienen alguna objeción a las observaciones anteriores**), no más tarde del lunes 16 de mayo (somos conscientes de que es fiesta en Madrid, sentimos la premura).

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 2016/111/XXXX, DE XX DE MAYO 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 consta 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 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 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 aconsejan la introducción 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



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.

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:** entidad o persona física o 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**. (Podría ser con un transitario o NVOCC, mejor decir “porteador naviero”)



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 [en su relación con un buque. \(viene de "in connection with a ship"\)](#).
4. **Masa bruta verificada:** masa bruta total de un contenedor lleno obtenida mediante uno de los métodos descritos en el apartado noveno de la presente resolución.
5. **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.
6. **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.

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 la carga transportada en 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 verificada 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 I.
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 comparte 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 ~~peso~~ la masa bruta ~~bruto~~ ~~verificado~~ verificada, que deberá estar incluido en un sistema de gestión de calidad certificado según Norma ISO 9001, si la verificación se realiza en España, o estándar de calidad equivalente en otro caso, con un alcance que incluya los procesos de control y trazabilidad de la información del ~~peso~~ la masa de los elementos del contenedor lleno, sin excluir el control y calibración de equipos de medida de ~~peso~~ la masa 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), si el proceso se lleva a cabo en España, o, en otro caso, por otra entidad reconocida por la ENAC en el ámbito de los Acuerdos de Reconocimiento Mutuo entre organismos acreditadores nacionales.

3. Cuando sean ~~varios~~ 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~~ cuarto 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.

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), si la verificación se realiza en España, o, en otro caso, por otra entidad reconocida por la ENAC en el ámbito de los Acuerdos de Reconocimiento Mutuo entre organismos acreditadores nacionales.

Decimoprimer.- Tráfico intermodal y transbordo de contenedores.

1. Los contenedores llenos transportados bajo régimen de tráfico intermodal quedarán igualmente sujetos a las prescripciones ~~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 deberán obtenerla en nombre del expedidor. (Ese párrafo parece que obligaría a la naviera o a la terminal a pesar el contenedor, eximiendo así de su responsabilidad última al expedidor. Pedimos su eliminación).~~
2. Los contenedores llenos que se descarguen en un puerto de trasbordo deben disponer previamente de la masa bruta verificada. 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~~ contenedores llenos entregados. A tales efectos, se ~~podrá~~ podrán 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 ~~obtenida~~ 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 15 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 15 toneladas métricas.

Decimotercero.- Aplicabilidad.

Las disposiciones de esta resolución se aplicarán a los contenedores llenos que sean expedidos desde el día 1 de julio de 2016 en adelante.

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 de mayo 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:

- 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.
- Masa bruta verificada del contenedor lleno, en toneladas métricas.
- Método de obtención de la masa bruta. En el supuesto de haberse empleado el Método nº 2 se incluirá la declaración de que el sistema de medición cumple con los requisitos que figuran en el número 2 del apartado noveno de esta resolución.
- Identificación del equipo de medición y declaración de que cumple con los requisitos del apartado décimo de esta resolución.
- Nombre y firma (se admite la firma electrónica) de la persona física o jurídica que expide el documento.
- Fecha y lugar de la expedición del documento.