

## ANAVE – Circular de Régimen Interior

Madrid, 4 de mayo de 2016  
Ref: Explotación 6/2016/ES

**Asunto: Pesaje obligatorio de los contenedores - Nota resumen de la reunión con la DGMM del 29 de abril.**

Muy Sres. nuestros:

Como continuación de nuestra circular de fecha 26 de abril y referencia [Explotación 5/2016/ES](#), les adjuntamos una nota resumen de la reunión mantenida el viernes 29 de abril sobre la aplicación por la DGMM, a partir del próximo 1 de julio, de la nueva norma SOLAS relativa al pesaje de contenedores.

Asimismo, les adjuntamos también un borrador de resolución del Director General sobre este asunto que se discutió en la mencionada reunión. En los próximos días está previsto que la DGMM circule un nuevo borrador que les haremos llegar inmediatamente.

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.*

>>>-----

## **ANAVE: NOTA RESUMEN DE LA REUNIÓN MANTENIDA EL 29 DE ABRIL EN LA DGMM SOBRE EL PESADO OBLIGATORIO DE CONTENEDORES**

En la reunión participaron representantes de:

- DGMM (Victor Jimenez, Luis Miguel Guérez, José Luis García Lena, Ana Núñez)
- Puertos del Estado
- AEUTRANSMER, ANAVE, ANESCO, ASTIC, FEIQUE, FETEIA, Grupo BOLUDA y TRANSPRIME

Los Subdirectores Víctor Jiménez (Seguridad Marítima) y Luis Miguel Guérez (Normativa) explicaron que la intención de la DGMM es emitir una resolución del Director General que esperaban que estuviera firmada y enviada a finales de mayo, para posteriormente publicar un RD una vez se haya formado nuevo gobierno. El plazo de tramitación de un RD es de aproximadamente 10 meses por lo que no será hasta dentro de un año cuando se pueda contar con el mismo.

Sobre la resolución, habían circulado un borrador la tarde antes de la reunión (jueves 28 de abril), que se adjunta a esta nota. Indicaron su intención de circular formalmente un segundo borrador, para consulta urgente en un plazo de 7 días, antes de que el Director General firme la resolución.

Según la DGMM, la resolución pretende ser concisa y basarse lo más posible en las Directrices de la OMI ya aprobadas.

Aparte de sugerencias menores de redacción para aclarar determinados puntos y algunas erratas, los principales puntos que se trataron fueron:

- Definición de “terminal”, que se propuso se basara en la de “Terminal Marítima” que figura en la Ley de Puertos (RDL 2/2011), dado que la de las Directrices no es adecuada en España;
- Incluir también una definición de “contenedor” y de “contenedor lleno”;
- La certificación del sistema de calidad del responsable de llevar a cabo la verificación del peso del contenedor o de los laboratorios encargados de acreditar los instrumentos de pesaje no debería limitarse a entidades acreditadas por la ENAC, debiendo admitirse empresas de otros Estados UE;
- La posible discrepancia entre la masa verificada antes de la entrega del contenedor a la terminal y la masa verificada por la terminal (hay terminales que por protocolo interno pesan todos los contenedores). Sobre este punto, las directrices de la OMI son claras y establecen que prevalecerá *“la masa bruta verificada por la instalación de la terminal portuaria”*. Se aclaró que ello sería a los únicos efectos de su uso en la elaboración del plano de estiba, sin que tenga que tener repercusiones aduaneras o de otro tipo;
- El posible problema de que un contenedor llegue a la terminal sin su masa verificada y si se podría en algún caso cargar a bordo de un buque. Aquí la DGMM y ANAVE entendían que las Directrices de la OMI también son claras: *“Cuando esta situación se produzca, el contenedor no debería embarcarse en el buque hasta que se haya obtenido su masa bruta verificada”*. El borrador de resolución lo indica claramente así, mientras que algunos asistentes a la reunión pidieron que se interpretasen las Directrices de la OMI en el sentido de que, excepcionalmente, el capitán del buque podría autorizar su embarque sin haberse verificado la masa.

## **RESOLUCION DE 28 DE ABRIL DE 2016 DEL DIRECTOR GENERAL DE LA MARINA MERCANTE RELATIVA A LA VERIFICACIÓN DE LA MASA BRUTA DE LOS CONTENEDORES**

### **Primero.- Objeto.**

La presente resolución tiene por objeto ejecutar las prescripciones del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (Convenio SOLAS), 1974, enmendado, relativas a la masa bruta verificada de los contenedores, de conformidad con las enmiendas a dicho Convenio adoptadas en el seno de la Organización Marítima Internacional mediante la Resolución MSC.380 (94) adoptada el 21 de noviembre de 2014.

### **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) que hayan de estibarse a bordo de un buque para el que la Administración determine que está sujeto al ámbito de aplicación del Capítulo VI del Convenio SOLAS relativo al Transporte de Cargas y Combustible Líquido.

### **Tercero.- Excepciones.**

Las prescripciones relativas a la verificación de la masa bruta de los contenedores llenos, 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 del Convenio SOLAS.

### **Cuarto.- Definiciones**

Por *expedidor* se entiende la entidad o persona jurídicas 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.

Por *representante de la terminal* se entiende la persona que actúa en nombre de una entidad o persona jurídicas que se dedica a proporcionar servicios de amarre, atraque, estiba, almacenamiento u otros servicios de manipulación de la carga para los buques.

Por *masa bruta verificada* se entiende la masa bruta total de un contenedor lleno obtenida mediante uno de los métodos descritos en el apartado noveno de la presente resolución.

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

La responsabilidad del obtener, documentar y transmitir la masa bruta de un contenedor lleno sujeto al ámbito de aplicación de la presente resolución corresponde al expedidor.

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**

El expedidor deberá verificar, preferentemente antes de que el contenedor se entregue a la instalación de una terminal portuaria, la masa bruta de la carga transportada en un contenedor lleno de conformidad con los métodos de obtención que figuran en el apartado noveno de la presente Resolución.

No obstante lo anterior, en los supuestos en los 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 portuaria, pero en ningún caso dicha terminal procederá a su embarque en el buque hasta que se haya obtenido su masa bruta verificada.

En este supuesto, 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 u en otro sitio bajo los principios y modo de proceder que previamente hayan acordado las partes, incluidos en su caso, el reparto de los costos pertinentes de dicha operación.

A este respecto, 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.

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

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 o constituir una documentación aparte según el modelo de documento de expedición que figura en el Anexo I.

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 que haya sido debidamente autorizada por el expedidor. La firma de dicho documento podrá ser una firma 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 de los contenedores llenos.**

Para embarcar un contenedor lleno en un buque sujeto a las disposiciones de la presente Resolución, será necesario proporcionar, preferiblemente por medios electrónicos, como el intercambio electrónico de datos o el tratamiento electrónico de datos y en todo caso antes del embarque y con la antelación suficiente para que la información se utilice en la elaboración

e implantación del plano de estiba del buque, su masa bruta verificada, al capitán del buque o a su representante y al representante de la terminal.

Para satisfacer dicha obligación, el expedidor deberá proporcionar la masa bruta verificada al capitán del buque o a su representante, siendo éstos quienes seguidamente, y en todo caso antes del embarque, deben proporcionar dicha información al representante de la terminal.

A este respecto, 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 portuaria acordarán los términos más eficaces para que dicha información se comparta, pudiendo utilizarse los sistemas de comunicación ya existentes para transmitir y compartir la información sobre la masa bruta verificada.

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

Para la obtención de la masa bruta verificada de un contenedor lleno, el expedidor o la tercera parte que éste haya dispuesto, podrá pesar el contenedor lleno una vez concluidos la arrumazón y el sellado del contenedor (Método 1) o bien podrá 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). En este último supuesto, el responsable de llevar a cabo la verificación deberá disponer de un sistema de gestión de calidad certificado de acuerdo con la norma ISO 9001 u otro estándar de calidad equivalente con un alcance que incluya los procesos de control y trazabilidad de la información del peso de las mercancías que recaban de los clientes y que no excluya el control y calibración de equipos de medida de peso de las mercancías. La certificación del sistema de calidad deberá ser emitida por una entidad acreditada por la Entidad Nacional de Acreditación ENAC.

Cuando sean varias las partes que arruman el contenedor, o el contenedor contiene carga de varias partes, corresponde igualmente al expedidor así definido en el apartado segundo de la presente resolución, obtener y documentar la masa bruta verificada del contenedor lleno.

Si la masa bruta verificada de un contenedor lleno se obtiene pesando el contenedor mientras se encuentra en un vehículo de carretera, la masa de la tara del vehículo de carretera y, cuando proceda, el tractor, deberá 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.

#### **Undécimo.- Tráfico Intermodal y Transbordo de contenedores**

Los contenedores transportados bajo la modalidad de tráfico intermodal quedarán igualmente sujetos a las prescripciones de la presente resolución, no pudiéndose embarcar en un buque que se rige por las reglas del Convenio SOLAS sin que se haya verificado su masa bruta.

Los contenedores llenos que se descarguen en un puerto de transbordo deberían disponer ya de la masa bruta verificada. El buque que efectúe la entrega debería notificar a la instalación de la terminal portuaria del puerto de transbordo la masa bruta verificada de cada uno de los contenedores llenos entregados. A tales efectos, se podrán utilizar sistemas de comunicación buque-puerto existentes para facilitar dicha información según acuerden las partes comerciales interesadas.

#### **Duodécimo.- Discrepancias de la masa bruta**

Cuando existan discrepancias entre la masa bruta de un contenedor lleno declarada antes de verificarse su masa bruta y su masa bruta verificada, prevalecerá, a los efectos previstos en la presente resolución, el dato obtenido de la masa bruta verificada.

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 portuaria y la masa bruta verificada de ese mismo contenedor obtenida al pesarse el contenedor en la instalación portuaria prevalecerá, a los efectos previstos en la presente resolución, la masa bruta verificada obtenida por la instalación de la terminal portuaria.

A este respecto, se considerará que existirá discrepancia, cuando la diferencia de la masa bruta verificada obtenida en dos procesos de pesaje distintos, esté fuera del más menos 500 kilogramos en contenedores cargados con hasta 15 toneladas o cuando dicha diferencia suponga un porcentaje distinto del más menos 5% en el caso de contenedores que superen las 15 toneladas.