

RESOLUCION 4 DE 2016

(1° de julio de 2016)

D.O. 49.961, agosto 10 de 2016

Por la cual se establecen los requisitos y procedimientos para la verificación de la masa bruta de contenedores con carga que vayan a ser embarcados en buques que se rigen por las Reglas del Capítulo VI, sobre Transporte de Cargas y Combustible Líquido, del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (Solas 74 Enmendado), ratificado mediante Ley 8ª de 1980.

El Director General Marítimo, en uso de las facultades legales que confiere el numeral 5 del artículo 5° del Decreto ley 2324 de 1984 y el numeral 4 del artículo 2° del Decreto 5057 de 2009, y

CONSIDERANDO:

Que el artículo 5°, numeral 5 del Decreto ley 2324 de 1984 faculta a la Dirección General Marítima para dirigir y controlar las actividades relacionadas con la seguridad de la navegación, de la vida humana en el mar y de la prevención de la contaminación del medio ambiente por naves.

Que el Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (Solas 74 Enmendado), aprobado mediante la Ley 8ª de 1980, tiene como objetivo establecer normas técnicas mínimas para la construcción, equipamiento y explotación de buques, de manera compatible con su seguridad. Los Estados de abanderamiento son responsables de garantizar que los buques bajo su pabellón cumplan con los mismos.

Que como consecuencia de los incidentes marítimos ocurridos a nivel mundial ocasionados por pesos de contenedores mal declarados para el transporte a bordo del buque, el Comité de Seguridad Marítima de la Organización Marítima Internacional (OMI) aprobó mediante Circular MSC.1/CIRC.1475 del 9 de junio de 2014 las directrices relativas a la masa bruta verificada de los contenedores con carga.

Que la Organización Marítima Internacional enmendó el Capítulo VI regla 2 del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (Solas 74 Enmendado), estableciendo que dichas disposiciones entran en vigor a partir del 1° de julio de 2016.

Que conforme a lo establecido por Organización Marítima Internacional, no se ha de permitir que un contenedor lleno se embarque, a menos que la masa bruta verificada (VGM por sus siglas en inglés) sea reportada al Capitán del buque o a su representante y a la Sociedad Portuaria, con suficiente antelación al cierre documental establecido por la naviera para realizar el plano de estiba del buque.

Que el numeral 4 del artículo 2° del Decreto 5057 de 2009 establece como función del Director General Marítimo dictar las reglamentaciones técnicas relacionadas con las actividades marítimas, la seguridad de la vida humana en el mar y la prevención de la contaminación marina proveniente de buques.

Que en mérito de lo anterior,

RESUELVE:

Artículo 1°. *Objeto.* La presente resolución tiene por objeto establecer los requisitos y procedimientos para la verificación de la masa bruta de contenedores con carga de exportación que vayan a ser embarcados en un buque que se deba regir por las reglas del Capítulo VI, sobre transporte de cargas y combustible líquido, del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (Solas 74 Enmendado), ratificado mediante Ley 8ª de 1980, en puertos marítimos colombianos, con destino de tráfico internacional.

Artículo 2°. *Definiciones.* Para la aplicación de esta resolución se tendrán en cuenta las siguientes definiciones:

Buque: Cualquier embarcación a la que se aplique lo dispuesto en el Capítulo VI del Convenio Solas. Esta definición no incluye los buques de transbordo rodado destinados a viajes internacionales cortos en los que los contenedores se transportan sobre un chasis o en un remolque y se embarcan y desembarcan conducidos a o desde uno de estos buques.

Contenedor: Es un elemento de equipo de transporte:

- a) De carácter permanente y, por tanto, suficientemente resistente para permitir su empleo repetido;
- b) Especialmente ideado para facilitar el transporte de mercancías, por uno o varios modos de transporte, sin manipulación intermedia de la carga;
- c) Construido de manera que pueda sujetarse y/o manipularse fácilmente, con cantoneras para ese fin; y
- d) De un tamaño tal que la superficie delimitada por las cuatro esquinas inferiores exteriores sea: i) por lo menos de 14 m² (150 pies cuadrados); o ii) por lo menos de 7 m² (75 pies cuadrados), si lleva cantoneras superiores.

El término contenedor incluye los contenedores cisterna, los contenedores plataforma, los contenedores para gránulos, etc. También incluye los contenedores que se transporten sobre un chasis o en un remolque, excepto cuando estos contenedores son conducidos a o desde un buque de transbordo rodado destinado a viajes internacionales cortos. Esta definición no incluye ningún tipo de vehículo. Tampoco incluye los “contenedores para instalaciones mar adentro”.

Contenedor lleno: Será el contenedor cargado (“rellenado” o “completo”) de líquidos, gases, sólidos, bultos y elementos de la carga, como las paletas, la madera de estiba y demás material de embalaje/envasado y de sujeción.

Documento de expedición: Documento que utiliza el expedidor para comunicar la masa bruta verificada del contenedor lleno. Este documento puede incluirse entre las instrucciones del transporte dadas a la compañía naviera o constituir una comunicación aparte (por ejemplo, una declaración en la que se incluya el certificado de peso expedido por un punto de pesaje).

Equipo calibrado y certificado: Toda balanza, báscula puente, equipo de izada o cualquier otro dispositivo que permita determinar la masa bruta real de un contenedor lleno o de bultos y elementos de la carga, paletas, madera de estiba y demás material de embalaje/envasado y de sujeción, que cumpla con las normas y prescripciones sobre precisión establecidas por el Ministerio de Transporte y la Superintendencia de Industria y Comercio o las autoridades que hagan sus veces.

Expedidor: Persona natural o jurídica nombrada en el conocimiento de embarque o carta de porte marítimo o documento de transporte multimodal equivalente, como expedidor, remitente o embarcador y/o persona que haya concertado o en cuyo nombre o por cuenta de la cual se haya celebrado un contrato de transporte de mercancías con una compañía naviera.

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.

Masa bruta verificada: Corresponde a la masa bruta total de un contenedor lleno obtenida mediante uno de los métodos descritos en el artículo 9° de la presente resolución.

Masa de la tara: Corresponde a la masa de un contenedor vacío, que no contiene ningún bulto, elemento de la carga, paleta, madera de estiba ni ningún material de embalaje/envasado ni de sujeción.

Artículo 3°. *Inspección.* Corresponde a la Autoridad Marítima Nacional, a través de los Oficiales Supervisores del Estado Rector de Puerto, verificar el cumplimiento de las prescripciones dispuestas en la presente resolución.

Para efectos de lo anterior, en cualquier momento la Autoridad Marítima realizará inspecciones ocasionales. Así mismo, podrá exigir la presentación de la certificación de la masa bruta verificada.

Artículo 4°. *Responsabilidad.* El expedidor tiene la responsabilidad de obtener y documentar la masa bruta de los contenedores llenos antes del plazo establecido por la naviera para realizar el plano de estiba del buque.

1. El expedidor podrá cumplir la obligación prevista en las reglas del Convenio Solas presentando a la compañía naviera y/o al Capitán del buque la masa bruta verificada, caso en el cual la compañía naviera será la responsable de proporcionar la información relativa a la masa bruta verificada del contenedor lleno al representante de la Sociedad Portuaria antes del embarque.

2. El expedidor podrá igualmente proporcionar la masa bruta verificada al representante de la Sociedad Portuaria al entregar el contenedor a la instalación portuaria, o autorizar a la Sociedad Portuaria para proporcionar al Capitán del buque o a su representante la masa bruta verificada una vez se entregue el contenedor a la instalación portuaria.

Artículo 5°. *Masa bruta máxima.* En cumplimiento de la Regla VI/5 del Convenio Solas, los contenedores no se llenarán más allá de la masa bruta máxima indicada en la placa de identificación del contenedor.

El Capitán del Buque podrá negar el embarque de los contenedores cuya masa bruta exceda la masa bruta máxima permitida.

Artículo 6°. *Masa bruta real verificada del contenedor.* Los contenedores no deberán embarcarse en un buque que se rige por las reglas del Convenio Solas, a menos que el Capitán o su representante hayan recibido antes del embarque en el buque la masa bruta real verificada de los mismos.

Para efectos de lo anterior se debe informar al Capitán de la nave o a su representante, con suficiente antelación, la masa bruta verificada del contenedor lleno para que la información se utilice en el plano de estiba del buque.

Parágrafo 1°. Es deber de la compañía naviera informar al expedidor, previa deliberación con la Sociedad Portuaria, el plazo concreto de presentación de la información.

Parágrafo 2°. Para proporcionar la masa bruta verificada al Capitán del buque o a su representante, al Agente Marítimo y al representante de Sociedad Portuaria, se podrán emplear medios electrónicos, intercambio electrónico de datos (EDI) o tratamiento electrónico de datos (EDP), con tiempo suficiente antes del embarque, para la elaboración e implantación del plano de estiba del buque.

Cualquiera que sea su forma, el expedidor deberá establecer claramente que la masa comunicada es la masa bruta verificada.

Artículo 7°. *Obligación del capitán.* El Capitán del buque no deberá embarcar ningún contenedor lleno si no se ha suministrado antes la masa bruta verificada.

El Capitán del buque aceptará la carga a bordo de su buque solamente si está convencido de que puede transportarse en condiciones seguras, en cumplimiento de lo dispuesto en el Código de Prácticas de Seguridad para la Estiba y Sujeción de la Carga (Resolución A.714 (17)) de la Organización Marítima Internacional y demás directrices que la modifiquen.

No obstante lo anterior, las reglas del Convenio Solas no restringen el principio por el cual el Capitán tiene pleno arbitrio para decidir si se autoriza el embarque de un contenedor lleno en su buque.

Artículo 8°. *Documento de expedición.* El documento de expedición podrá ser incluido entre las instrucciones del transporte entregadas a la compañía naviera, o constituir una comunicación aparte.

Cualquiera que sea su forma, el documento citado, en el que se declare la masa bruta verificada del contenedor lleno deberá:

1. Hacer constar claramente que la masa bruta proporcionada es la “masa bruta verificada”.
2. Estar firmado por la persona que haya sido debidamente autorizada por el expedidor. La firma podrá ser una firma electrónica o podrá sustituirse por el nombre, en letras mayúsculas, de la persona autorizada a firmarlo.

Artículo 9°. *Métodos para obtener la masa bruta verificada.* La verificación de la masa bruta podrá ser realizada utilizando cualquiera de los siguientes métodos:

1. Una vez se termine el cargue y sellado del contenedor, el expedidor podrá pesar la unidad de transporte lleno o disponer que una tercera parte lo pese.
2. El expedidor, o la tercera parte que el expedidor haya dispuesto, podrá pesar todos los bultos y elementos de 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 utilizando el método certificado. Toda tercera parte que haya procedido a la totalidad o a parte de la arrumazón del contenedor, deberá informar al expedidor, de la masa de los elementos de la carga y del material de embalaje/ envasado y de sujeción que esa parte haya arrumado en el contenedor, a fin de facilitar que el expedidor verifique la masa bruta del contenedor lleno conforme al método número 2.

Parágrafo. La masa bruta de los contenedores siguiendo los métodos 1 o 2 deberá verificarse a través de equipos calibrados y certificados.

Artículo 10. *Tráfico intermodal y trasbordo de contenedores.* La masa bruta verificada de los contenedores llenos en tráfico intermodal o en trasbordo deberá comunicarse a la siguiente parte que se hace responsable del contenedor.

En el tráfico intermodal, cuando un contenedor lleno se transporte por carretera, por tren o por un buque que no se rige por las reglas del Convenio Solas y se entregue en la instalación de una sociedad portuaria sin que se haya verificado su masa bruta, no podrá embarcarse a menos que el capitán o su representante y el representante de la sociedad portuaria hayan obtenido la masa bruta verificada del contenedor en nombre del expedidor.

En el trasbordo, cuando un buque que se rige por las reglas del Convenio Solas entregue en la instalación de una sociedad portuaria un contenedor lleno a un buque que también se rige por las reglas del Convenio Solas, es obligatorio, que la masa bruta de cada contenedor que se entregue, se haya verificado antes de que se proceda a su embarque en el buque que realiza la entrega. Así, todos los contenedores llenos que se descarguen en un puerto de transbordo deberán disponer ya de la masa bruta verificada, lo que hará innecesario que vuelvan a pesarse en la instalación portuaria de transbordo. El buque que efectúe la entrega deberá notificar a la instalación de la sociedad portuaria del puerto de transbordo la masa bruta verificada de cada uno de los contenedores llenos entregados. El capitán del buque en el que hayan de embarcarse los contenedores llenos transbordados y la instalación de la sociedad portuaria del puerto de transbordo podrán confiar en la información proporcionada por el buque que efectúa la entrega. Se podrán utilizar sistemas de comunicación buque-puerto existentes para facilitar dicha información según acuerden las partes comerciales interesadas.

Artículo 11. *Discrepancias.* Cualquier discrepancia que exista entre la masa bruta de un contenedor lleno declarada antes de verificarse su masa bruta y la masa bruta verificada deberá solucionarse haciéndose uso de la masa bruta verificada.

Cualquier discrepancia que exista entre la masa bruta verificada de un contenedor lleno obtenida antes de la entrega del contenedor a la instalación portuaria y la masa bruta verificada de ese mismo contenedor obtenida al pesarse el contenedor en esa instalación portuaria deberá solucionarse haciendo uso de esta última masa bruta verificada obtenida por la instalación portuaria.

A los efectos de tener en cuenta distintos factores que pueden alterar el pesaje original (humedad de la carga, los elementos de arrumaje, del cartón utilizado en el embalaje, entre otros), para efectos de la presente resolución se admite una discrepancia máxima del cinco (5) por ciento entre la masa bruta verificada informada por el expedidor y el peso que pueda obtener la instalación portuaria.

Artículo 12. *Aplicación de la medida.* Las medidas establecidas en esta resolución serán aplicables a partir del 1° de julio de 2016, de conformidad con lo establecido en el Capítulo VI regla 2 del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (Solas 74 Enmendado).

Artículo 13. *Régimen de transición.* Los contenedores llenos que se carguen en un buque antes del 1° de julio de 2016 y se transborden el 1° de julio de 2016 o posteriormente, se expedirán a su puerto final de descarga sin la masa bruta verificada, especificada en las reglas VI/2.4 a VI/2.6 del Convenio Solas.

Artículo 14. *Vigencia.* La presente resolución rige a partir de la fecha de su publicación en el *Diario Oficial* y deroga las demás disposiciones que le sean contrarias.

Publíquese y cúmplase.

Dada en Bogotá, D. C., a 1° de julio de 2016.

Vicealmirante **PABLO EMILIO ROMERO ROJAS.**
Director General Marítimo