

## Próxima entrada en vigor de la obligatoriedad de verificar la masa bruta de los contenedores llenos

---

**Madrid, 12 de mayo de 2016.-** El próximo día 1 de julio de 2016 entrará en vigor la obligación del expedidor de verificar, hacer constar e informar sobre la masa bruta de los contenedores llenos, de conformidad con las enmiendas al Capítulo VI del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1974 (en adelante, “**Convenio SOLAS**”)<sup>1</sup> aprobadas por el Comité de Seguridad Marítima (MSC) de la Organización Marítima Internacional mediante Resolución MSC.380 (94) de 21 de noviembre de 2014 (en adelante, “**Resolución MSC**”).

Está previsto que la Dirección General de la Marina Mercante (en adelante, “**DGMM**”) apruebe en los próximos días una Resolución<sup>2</sup> con el fin de concretar y dar cauce a las *Directrices relativas a la masa bruta verificada de los contenedores con carga*<sup>3</sup> (en adelante, las “**Directrices**”) aprobadas por la propia Resolución MSC para implantar, cumplir e interpretar uniformemente las nuevas enmiendas.

Dada la relevancia que supone para el sector marítimo la próxima entrada en vigor de la citada obligación, el Despacho Albors Galiano Portales ha analizado su contenido y ha elaborado unas notas que recogen sus aspectos fundamentales.

### ¿En qué consiste esta nueva obligación?

Más que una obligación, para ser más exactos, podríamos decir que el expedidor tiene desde ahora tres obligaciones:

- verificar la masa bruta de los contenedores llenos<sup>4</sup> mediante alguno de los métodos que se examinan más adelante;

---

<sup>1</sup> Ratificado por España mediante Instrumento de Ratificación de 16 de agosto de 1978 del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, hecho en Londres el 1 de noviembre de 1974. «BOE» núm. 144, de 16 de junio de 1980, páginas 13380 a 13400.

<sup>2</sup> Actualmente, se encuentra en fase de audiencia a los agentes sociales.

<sup>3</sup> Circular MSC.1/Circ.1475 del Comité de la OMI.

<sup>4</sup> Según las Directrices, por “contenedor lleno” se entiende 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. El término “contenedor” incluye los contenedores cisterna, los contenedores plataforma, los contenedores para graneles, etc.

- asegurarse de que la masa bruta verificada consta en el documento de expedición; y
  
- asegurarse de que dicha masa bruta, que consta en el documento de expedición, se presenta al capitán del buque o a su representante y al representante de la terminal con antelación suficiente, según lo exija el capitán o su representante, para que pueda utilizarse al elaborar el plan de estiba.

Nos referimos a continuación a cada una de estas tres obligaciones en apartados separados.

### **Sobre la obligación de verificación (1)**

El expedidor verificará la masa bruta por uno de los dos métodos siguientes:

- Método 1: pesar el contenedor lleno una vez concluidos la arrumazón y el sellado del contenedor; o
  
- Método 2: pesar todos los bultos y elementos de carga, incluyendo la masa de las paletas, la madera de estiba y demás material de sujeción que se cargue en el contenedor y añadiendo la masa de la tara del contenedor a la suma de cada masa.

Según información de la propia DGMM, la balanza, la báscula puente, el equipo de izada y los otros dispositivos utilizados para verificar la masa bruta del contenedor siguiendo los mencionados métodos 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.

En el supuesto del Método 2, la DGMM ha avanzado que el método para el cálculo de peso bruto verificado 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 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 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 mencionados Acuerdos de Reconocimiento Mutuo entre organismos acreditadores nacionales.

El expedidor debe decidir qué método emplea. No obstante, parece evidente que algunas mercancías no son fáciles de pesar separadamente de los demás elementos que arrumen el contenedor. En los casos de grupaje, sigue siendo el expedidor, según la definición de las Directrices, la persona sobre la que recaen las obligaciones que analizamos.

Las Directrices proporcionan además una serie de aclaraciones<sup>5</sup> sobre algunas cuestiones prácticas que podrían suscitar alguna duda.

### **Sobre la obligación de constatación (2)**

El expedidor de un contenedor tiene el deber de asegurarse de que la masa bruta verificada consta en el documento de expedición.

Según ha avanzado la DGMM, el contenido mínimo que se deberá hacer constar es, en principio, el siguiente: nombre y domicilio del expedidor<sup>6</sup>, masa bruta verificada del contenedor lleno en toneladas métricas, método de obtención de la masa bruta<sup>7</sup>, identificación del equipo de medición y declaración de que cumple con los requisitos de calibración y certificación, nombre y firma de la persona que expide el documento y fecha y lugar de la expedición del documento.

### **Sobre la obligación de comunicación (3)**

El mencionado documento de expedición, con la masa bruta verificada, se presentará al capitán o a su representante y al representante de la terminal con suficiente antelación, según lo exija el capitán o su representante, para que pueda utilizarse al elaborar el plano de estiba del buque.

Este documento puede incluirse entre las instrucciones del transporte dadas a la compañía naviera o constituir una comunicación aparte. En uno u otro caso, se debería hacer constar claramente en el documento que la masa bruta proporcionada es la "masa bruta verificada". De acuerdo con la Resolución MSC, el documento de expedición se puede presentar por medios electrónicos, como el intercambio electrónico de datos (EDI) o el tratamiento electrónico de datos (EDP).

Según se señala en las Directrices, dado que el contrato de transporte se firma entre el expedidor y la compañía naviera, y no entre el expedidor y la instalación de la terminal portuaria, el expedidor podrá cumplir la obligación prevista en las reglas del Convenio SOLAS presentando a la compañía naviera la masa bruta verificada. Seguidamente es la compañía naviera la responsable de proporcionar la información

---

<sup>5</sup> Si la masa bruta verificada de un contenedor lleno se obtiene pesando el contenedor mientras se encuentra en un vehículo de carretera (por ejemplo, sobre un chasis o un remolque), 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. En la resta deberá figurar la masa de la tara del vehículo de carretera (y, cuando proceda, el tractor) que se indica en los documentos de matriculación expedidos por la autoridad competente del Estado en el que estén matriculados estos bienes. También deberá restarse la masa del combustible que se encuentre en el depósito del tractor. Si se han de pesar dos contenedores llenos en un vehículo de carretera, su masa bruta deberá determinarse pesando cada contenedor por separado. Dividir simplemente por dos la masa bruta total de los dos contenedores tras restar la masa del vehículo de carretera y del tractor, cuando proceda, no arrojaría la masa bruta verificada precisa de cada contenedor, por lo que esta operación no debería permitirse.

<sup>6</sup> Si la verificación es realizada por un tercero en nombre del expedidor se indicará el nombre y domicilio de uno y otro.

<sup>7</sup> En el supuesto de haberse empleado el Método 2, se incluirá la declaración de que el sistema de medición cumple con los requisitos relativos a los sistemas de gestión de calidad, verificación y certificación exigidos.

relativa a la masa bruta verificada del contenedor lleno al representante de la terminal antes del embarque<sup>8</sup>. El expedidor puede igualmente proporcionar la masa bruta verificada al representante de la instalación de la terminal portuaria al entregarse el contenedor a la instalación portuaria antes del embarque.

### **¿A qué sujetos afectan dichas obligaciones?**

La persona sobre la que recaen las obligaciones señaladas es el expedidor. El expedidor está definido en las Directrices como 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.

Esto quiere decir que las mencionadas obligaciones podrían recaer tanto en los cargadores ("shippers") como en los transitarios o agentes.

### **¿A qué contenedores afecta esta nueva regulación?**

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 y que hayan de estibarse a bordo de un buque sujeto al Capítulo VI, sobre Transporte de cargas y combustible líquido, del Convenio SOLAS.

En la Resolución MSC se establece que quedan exentos los contenedores transportados 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 3 del Capítulo III del Convenio SOLAS.

### **¿Qué ocurre si el expedidor incumple estas nuevas obligaciones?**

Si se entrega un contenedor en la terminal marítima sin que el expedidor haya proporcionado la masa bruta verificada, el capitán 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 se podrá pesar en la terminal<sup>9</sup> o en otro sitio. No obstante, es importante tener en cuenta que ni el capitán ni la terminal parecen estar obligados a llevar a cabo el pesaje del contenedor. La

---

<sup>8</sup> En las Directrices se indica que cuando un contenedor lleno se entregue en la instalación de una terminal portuaria, el representante de la terminal debería haber sido informado por la compañía naviera de si el expedidor ha proporcionado o no la masa bruta verificada del contenedor lleno y cuál es esa masa bruta.

<sup>9</sup> Según la DGMM, 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.

decisión sobre su pesaje y el modo de proceder a ello deben acordarse entre las partes comerciales, incluido el reparto de los costos pertinentes.

Según las nuevas enmiendas, si en el documento de expedición del contenedor lleno no se indica la masa bruta verificada y el capitán o su representante y el representante de la terminal no han obtenido la masa bruta verificada del contenedor lleno, éste no se embarcará en el buque. Lo cierto es que no se prevé expresamente qué ocurriría si el expedidor facilita el documento de expedición con la masa bruta del contenedor pero no con la “antelación suficiente”. No se concreta qué significa “antelación suficiente”, pero sí que parece que dicha antelación es la exigida por el capitán o su representante. De conformidad con las Directrices, las partes comerciales interesadas deberían acordar el modo en que el expedidor y las terceras partes han de comunicarse dicha información<sup>10</sup>.

En todo caso es importante recordar que el capitán sigue teniendo la última palabra para decidir si se autoriza el embarque de un contenedor lleno en su buque. En este sentido, se podrá negar el embarque en un buque de los contenedores cuya masa bruta exceda la masa bruta máxima permitida.

De conformidad con lo establecido en las Directrices, los gastos que se ocasionen por no embarcar, almacenar, demorar o devolver finalmente el contenedor al expedidor deberían supeditarse a lo acordado contractualmente por las partes comerciales.

#### **¿Qué ocurre si hay discrepancias sobre la masa bruta de un contenedor lleno?**

De conformidad con lo establecido en las Directrices, cuando existan discrepancias entre la masa bruta de un contenedor lleno declarada antes de verificar su masa bruta y su masa bruta verificada, el dato obtenido de la masa bruta verificada prevalecerá a los efectos de la presente resolución.

Cualquier discrepancia que exista 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 esa instalación portuaria debería solucionarse haciendo uso de esta última masa bruta verificada obtenida por la instalación de la terminal portuaria.

La DGMM ha avanzado que se considerará que existe discrepancia cuando:

- 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.
- 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.

---

<sup>10</sup> De conformidad con lo establecido en las Directrices, compete a la compañía naviera con la que el expedidor celebre el contrato de transporte informar al expedidor, previa deliberación con la terminal portuaria, del plazo concreto de presentación de la información.

### **¿Qué ocurre en el caso de tráfico intermodal y transbordo de contenedores?**

En las Directrices se facilitan las siguientes indicaciones. 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 terminal portuaria sin que se haya verificado su masa bruta, no podrá embarcarse en un buque que se rige por las reglas del Convenio SOLAS a menos que el capitán o su representante y el representante de la terminal hayan obtenido la masa bruta verificada del contenedor en nombre del expedidor.

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 llenos entregados. A tales efectos, se podrá utilizar sistemas de comunicación buque-puerto existentes para facilitar dicha información según acuerden las partes comerciales interesadas.

### **¿Cuándo entrará en vigor la nueva normativa?**

La nueva normativa se aplicará a los contenedores llenos que sean expedidos desde el día 1 de julio de 2016 en adelante. También será de aplicación a los contenedores cuyo transporte marítimo comenzó en fecha anterior pero que realizarán un transbordo después de la fecha mencionada.

Para más información:

[www.alborsgaliano.com](http://www.alborsgaliano.com)

@agp\_abogados

<https://www.linkedin.com/company/albors-galiano-portales>

