



MINISTERIO  
DE FOMENTO

DIRECCIÓN GENERAL DE LA MARINA MERCANTE  
SUBDIRECCIÓN GENERAL DE NORMATIVA MARÍTIMA Y  
COOPERACIÓN INTERNACIONAL

Madrid, 7 de noviembre de 2017

## **AUDIENCIA E INFORMACIÓN PÚBLICA SOBRE EL PROYECTO DE REAL DECRETO POR EL QUE SE APRUEBA EL REGLAMENTO SOBRE VERIFICACIÓN, PREVIA A SU EMBARQUE, DE LA MASA BRUTA DE LOS CONTENEDORES**

El artículo 133.2 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas y el artículo 26.6 de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno, expresamente determinan que *“Sin perjuicio de la consulta previa a la redacción del texto de la iniciativa, cuando la norma afecte a derechos e intereses legítimos de las personas, el centro directivo competente publicará el texto en el portal web correspondiente, con el objeto de dar audiencia a los ciudadanos afectados y obtener cuantas aportaciones adicionales puedan hacerse por otras personas o entidades”*.

En cumplimiento de lo anterior, y de acuerdo con lo dispuesto en la Orden PRE/1590/2016, de 3 de octubre, por la que se publica el Acuerdo del Consejo de Ministros de 30 de septiembre de 2016, por el que se dictan instrucciones para habilitar la participación pública en el proceso de elaboración normativa a través de los portales web de los departamentos ministeriales, se plantea la “Audiencia e información pública” sobre el proyecto de real decreto arriba referenciado, con el objeto de recabar la opinión de los ciudadanos titulares de derechos e intereses legítimos afectados por la futura norma.

Los ciudadanos, organizaciones y asociaciones que así lo consideren conveniente pueden hacer llegar sus opiniones sobre el contenido del proyecto, hasta el día 30 de noviembre de 2017, a través del siguiente enlace:

[normativamaritima@fomento.es](mailto:normativamaritima@fomento.es)

Sólo serán consideradas las opiniones de los remitentes que estén identificados.

Muchas gracias por su colaboración.

Madrid, 7 de noviembre de 2017

## **PROYECTO DE REAL DECRETO POR EL QUE SE APRUEBA EL REGLAMENTO SOBRE VERIFICACIÓN PREVIA A SU EMBARQUE DE LA MASA BRUTA DE LOS CONTENEDORES**

El 1 de julio de 2016 entraron en vigor varias enmiendas al Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1974 (Convenio SOLAS), una de las cuales afectó a la regla 2 del capítulo VI de dicho Convenio. De acuerdo con la nueva redacción de este precepto, al expedidor de determinados contenedores llenos se le imponen las obligaciones de verificar la masa bruta de éstos y asegurar que la masa bruta así verificada conste en el documento de expedición, que debe presentarse al capitán del buque y al representante de la terminal con antelación suficiente para elaborar el plano de estiba. Además, se prohíbe embarcar un contenedor lleno cuya masa bruta verificada no figure en el documento de expedición y no haya sido obtenida por el capitán o su representante y el representante de la terminal.

La implantación de estas nuevas normas requirió determinadas medidas de desarrollo, orientadas a concretar varios de sus elementos, como son, entre otros, la certificación de los métodos de pesaje y la calibración de los equipos; los lugares y momentos en que el pesaje puede llevarse a cabo, las formalidades de documentación y comunicación, o las consecuencias de los supuestos de discrepancia entre la masa bruta declarada y la posteriormente verificada, o bien entre la verificada antes de la entrega de un contenedor a una instalación portuaria y la obtenida al pesarse el contenedor en dicha instalación.

Estos aspectos de la norma internacional se encuentran, no obstante, contemplados en las Directrices relativas a la masa bruta verificada de los contenedores con carga, aprobadas por el Comité de Seguridad Marítima (MSC) de la Organización Marítima Internacional (OMI), recogidas en su Circular 1475, de 9 de junio de 2014, y a las cuales se remite, en su redacción actual, la regla 2 del capítulo VI del Convenio SOLAS. El carácter eminentemente técnico de la Circular citada hizo posible adoptar las necesarias medidas de desarrollo de la norma internacional mediante la Resolución de 15 de junio de 2016, de la Dirección General de la Marina Mercante, relativa a la verificación de la masa bruta de los contenedores, dictada al amparo de la disposición adicional tercera del Real Decreto 800/2011, de 1 de junio, por el que se regula la investigación de accidentes e incidentes marítimos y la Comisión permanente de investigación de accidentes e incidentes marítimos.

Las disposiciones contenidas en la citada resolución han permitido que las actividades relativas a la verificación de la masa bruta de los contenedores se lleven a cabo en los puertos españoles de manera satisfactoria y con plena fidelidad a las prescripciones del Convenio SOLAS, sin que para ello se haya manifestado la necesidad de una regulación más detallada o intensa que la hasta ahora provista.

No conviene, sin embargo, olvidar que el ámbito de aplicación del capítulo VI del Convenio SOLAS se ciñe a los cargamentos de los buques dedicados a viajes internacionales. En consecuencia, a día de hoy no es obligatorio verificar la masa bruta de los contenedores que vayan a ser embarcados en buques cuyas travesías discurren enteramente entre puertos españoles. Tal limitación significa que estos buques quedan privados de la garantía que, para un cálculo suficientemente exacto de sus condiciones de estabilidad y resistencia estructural, proporciona la verificación de

la masa bruta de los contenedores, mientras que, dadas la extensión y particular configuración de nuestro litoral, muchos de esos mismos buques van a enfrentarse a riesgos similares o, incluso, superiores a los afrontados por aquellos otros que prestan un servicio internacional desde nuestros puertos. No sólo eso, incluso hallándose el buque en puerto, si una discrepancia entre la masa bruta declarada y la masa bruta real de un contenedor lleno pasa desapercibida, ello puede tener efectos adversos en la seguridad del buque, de los marinos y del personal de tierra, ya que puede conducir a tomar decisiones incorrectas en relación con la estiba del buque y a la caída potencial de pilas de contenedores o a la pérdida de contenedores por la borda.

Este real decreto atiende, pues, a la necesidad de eliminar tan inconsistente escenario, en el que se dispensa diferente trato ante igualdad de condiciones. Con esa finalidad de proveer idéntica protección a quienes se enfrentan a los mismos peligros se extiende el ámbito de aplicación de las normas sobre la masa bruta de los contenedores a la navegación de cabotaje. A tal efecto, el reglamento aprobado por este real decreto será aplicable a todos los contenedores que hayan de estibarse, en los puertos españoles, a bordo de buques o embarcaciones mercantes de cualquier bandera, con las únicas excepciones y posibilidades de exención previstas en esta norma.

Al objeto de atender a la necesaria uniformidad en la aplicación de las normas que en el ámbito de la navegación marítima y la marina mercante tienen su origen en convenios internacionales, este real decreto incluye una serie de definiciones que no guardan una relación exacta con las que ya contiene nuestro ordenamiento jurídico y que hacen posible la aplicación de la norma a todos los supuestos que prevé la norma internacional. A partir de aquí se regulan las responsabilidades de los sujetos implicados; la forma de verificar, documentar y comunicar las mediciones realizadas; los métodos de verificación; las especialidades propias del tráfico multimodal, tránsito marítimo y transbordo de contenedores; y los regímenes sancionador, de inspección y de control.

El artículo 6.1 del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante (en adelante, TRLPEMM), aprobado por el Real Decreto 2/2011, de 5 de septiembre, relaciona, dentro de las materias consideradas como Marina Mercante a los efectos de dicha Ley, la de seguridad de la navegación y de la vida humana en la mar. Seguidamente, dispone el artículo 7 del TRLPEMM que la política de la Marina Mercante se dirige, dentro del marco de competencias asignadas al Estado en el artículo 149.1 de la Constitución Española, a alcanzar, entre otros objetivos, la tutela de la seguridad de la vida humana en la mar, de la seguridad de la navegación marítima, de la seguridad marítima y la protección del medio marino. En este ámbito, el artículo 263.a del TRLPEMM, atribuye al Ministerio de Fomento las competencias relativas a la seguridad de la vida humana en la mar y de la navegación, en relación con los buques civiles españoles, así como los extranjeros cuando se encuentren en zonas donde España ejerza soberanía, derechos soberanos o jurisdicción y de acuerdo con el Derecho internacional.

En su virtud, a propuesta del Ministro de Fomento,

## **DISPONGO**

*Artículo único. Aprobación del Reglamento sobre verificación de la masa bruta de los contenedores.*

Se aprueba el Reglamento sobre verificación de la masa bruta de los contenedores, que figura como anexo a este real decreto.

Disposición derogatoria. *Derogación de la Resolución de 15 de julio de 2016.*

Queda sin efecto la Resolución de 15 de junio de 2016, de la Dirección General de la Marina Mercante, relativa a la verificación de la masa bruta de los contenedores.

Disposición final primera. *Título competencial.*

Este real decreto se dicta al amparo de lo establecido en el artículo 149.1.20 de la Constitución Española, que atribuye al Estado competencia exclusiva en materia de Marina Mercante y puertos de interés general.

Disposición final segunda. *Habilitación para el desarrollo normativo.*

1. Se faculta al Ministro de Fomento para dictar cuantas disposiciones sean precisas en desarrollo y aplicación de lo dispuesto en este real decreto, y para actualizar el contenido del artículo 2 y de los Capítulos III a V, ambos incluidos, del reglamento anexo, cuando así venga exigido por modificaciones del capítulo VI del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1974 (Convenio SOLAS) o por normas de Derecho de la Unión Europea.

2. Se autoriza al Director General de la Marina Mercante para actualizar, en aplicación de resoluciones y directrices del Comité de Seguridad Marítima de la Organización Marítima Internacional, y con la exclusiva finalidad de armonizar criterios interpretativos en materia de seguridad marítima, de la navegación o de la vida humana en el mar, los artículos 11, 15, 16, 17 y 18.3 del reglamento anexo, así como el contenido mínimo del documento de expedición, establecido en el anexo al reglamento.

Disposición final tercera. *Entrada en vigor.*

Este real decreto entrará en vigor a los veinte días de su publicación en el Boletín Oficial del Estado.

Dado en....., a..... de..... de 201X

## ANEXO

### **REGLAMENTO SOBRE VERIFICACIÓN PREVIA A SU EMBARQUE DE LA MASA BRUTA DE LOS CONTENEDORES**

#### CAPÍTULO I

##### **Disposiciones Generales**

Artículo 1. *Objeto.*

Este reglamento tiene por objeto implantar las prescripciones del capítulo VI del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en la Mar, 1974 (Convenio SOLAS) relativas a la verificación de la masa bruta de los contenedores con carga. Asimismo se extiende la obligatoriedad de la aplicación de estas prescripciones a la navegación interior y de cabotaje, según estos tipos de navegación se definen en el artículo 8.2 del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante (TRLPEMM), aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre.

## Artículo 2. *Definiciones relativas a las operaciones sujetas a verificación.*

A los efectos de este reglamento se entiende por:

1. Terminal marítima de mercancías: entidad o persona jurídica que proporciona servicios de estiba, almacenamiento u otros servicios de manipulación de la carga, para lo que dispone de una instalación destinada a realizar la transferencia de mercancías entre los modos marítimo y terrestre, o el tránsito y transbordo 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.

2. Contrato de transporte marítimo de mercancías (o contrato de transporte, o fletamento): contrato por el cual se obliga al porteador, a cambio de un flete, a transportar por mar mercancías y entregarlas al destinatario en el puerto o lugar de destino. El contrato de transporte podrá figurar explícitamente en un documento o se podrá dar fe de él en documentos tales como una carta de porte, un conocimiento de embarque o un documento de transporte multimodal, según los casos.

3. Transporte multimodal: traslado de mercancías por más de un modo de transporte, siendo uno de ellos el terrestre, con independencia del número de porteadores que intervengan en dicho traslado.

4. Tránsito marítimo de contenedores: operación de transferencia de contenedores en que éstos son descargados de un buque al muelle y, posteriormente, vuelven a ser cargados en otro buque, o en el mismo en distinta escala, sin haber salido de la zona de servicio del puerto.

5. Transbordo de contenedores: operación de transferencia directa de contenedores de un buque a otro, sin depositarse en los muelles y con presencia simultánea de ambos buques durante la operación.

## Artículo 3. *Definiciones relativas a los sujetos afectados.*

A los efectos de este reglamento se entiende por:

1. Expedidor o cargador: persona física o jurídica mencionada como expedidor o como cargador en el conocimiento de embarque o en la carta de porte marítimo o documento de transporte multimodal equivalente, y/o la persona que haya concertado o en cuyo nombre o por cuenta de la cual se haya concertado un contrato de transporte marítimo de mercancías con un porteador.

2. Representante de la terminal: persona que actúa en nombre de la entidad o persona jurídica definida como terminal marítima de mercancías en el artículo 2.1.

3. Capitán: persona que ostenta el mando y la dirección del buque o embarcación, representa a bordo la autoridad pública y ejerce las demás funciones públicas y privadas que le atribuya la normativa vigente.

4. Buque: un buque mercante o una embarcación mercante.

#### Artículo 4. *Definiciones relativas a la carga y su verificación.*

A los efectos de este reglamento se entiende por:

1. Contenedor: un contenedor tal como este concepto se define en el Convenio Internacional sobre la Seguridad de los Contenedores, 1972 (Convenio CSC).

2. Elementos de la carga: carga, tal como este concepto se define en el Convenio CSC. El término incluye bienes, productos, mercancías, líquidos, gases y artículos de cualquier clase transportados en los contenedores en virtud de un contrato de transporte. Sin embargo, el equipo y los suministros del buque, incluidos las piezas de respeto y los pertrechos, transportados los contenedores, no se consideran carga.

3. Bulto: uno o más elementos de la carga atados, embalados o envasados, envueltos, metidos en cajas o en paquetes para su transporte, tal como entre otros, los paquetes, las cajas, los artículos embalados o envasados y los envueltos en cartón.

4. Material de embalaje o envasado: todo material utilizado o que se utilice con los bultos y los elementos de la carga para evitar daños, incluidos entre otros las jaulas, cuñas para la arrumazón, paletas, bidones, cajones, cajas, toneles y patines. Esta definición no incluye ningún material que se encuentre en los distintos bultos sellados, destinado a proteger el elemento o elementos de la carga en el interior del bulto.

5. Material de sujeción: toda madera de estiba, trincas y demás equipo utilizado para bloquear, apuntalar y sujetar los elementos de la carga arrumados en un contenedor.

6. Contenedor con carga o lleno: un contenedor cargado o relleno, total o parcialmente, con bultos y/o elementos de la carga y, en su caso, con material de embalaje o envasado y/o material de sujeción.

7. Masa de la tara: masa de un contenedor vacío, que no contiene ningún bulto, elemento de la carga ni material de embalaje o envasado ni de sujeción.

8. Masa bruta: suma de la masa de la tara y las masas de todos los bultos y elementos de la carga, y las masas de todos los materiales de embalaje o envasado y de sujeción que se carguen en el contenedor.

9. Masa bruta verificada (VGM): masa bruta de un contenedor con carga o lleno, obtenida mediante uno de los métodos descritos en el artículo 18.

10. Masa bruta máxima: la masa bruta máxima indicada en la placa de aprobación relativa a la seguridad del contenedor, prescrita en el Convenio CSC.

11. Equipo calibrado y certificado: toda balanza, báscula puente, equipo de izado o cualquier otro dispositivo que permita determinar la masa bruta real de un contenedor con carga o lleno, y que cumpla con las normas vigentes en materia de precisión de los equipos de medida.

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

#### Artículo 5. *Ámbito de aplicación.*

Este reglamento se aplicará:

1. A todos los contenedores regidos por el Convenio CSC, que hayan de estibarse a bordo de un buque mercante, cualquiera que sea su bandera, en un puerto español.
2. A todos los contenedores transportados por un buque sujeto al capítulo VI del Convenio SOLAS se encuentren en aguas situadas en zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos y jurisdicción.

#### Artículo 6. *Excepciones.*

Este reglamento no se aplicará a los elementos de la carga ofrecidos por el expedidor al capitán para su arrumazón en un contenedor que ya se encuentre a bordo del buque.

#### Artículo 7. *Exenciones.*

Cuando el viaje se vaya a efectuar en un buque de carga de arqueo bruto inferior a 500 y discurra enteramente por las aguas interiores marítimas, según éstas se definen en el artículo 8.1 del TRLPEMM, el capitán marítimo competente en el puerto de embarque podrá eximir del cumplimiento de las obligaciones relativas a la masa bruta de los contenedores, si a su juicio se han adoptado otras medidas eficaces para garantizar la seguridad.

#### Artículo 8. *Alcance de las obligaciones de verificación de la masa bruta de los contenedores.*

Las obligaciones dirigidas por este reglamento a los sujetos que intervienen en el tráfico marítimo de contenedores atienden exclusivamente a garantizar la seguridad de la vida humana en la mar y de la navegación, y no determinan las relaciones jurídicas mercantiles o de otra índole que, con motivo de ese tráfico, existan o se establezcan entre dichos sujetos. En ningún caso estas relaciones impedirán la aplicación de las normas contenidas en el Convenio SOLAS ni las disposiciones de este reglamento.

## CAPÍTULO II

### **Principios rectores de la verificación**

#### Artículo 9. *Responsabilidad del expedidor.*

1. Corresponde al expedidor de un contenedor lleno la responsabilidad de obtener, documentar y comunicar su masa bruta verificada.
2. 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 artículo 3.1 obtener y documentar la masa bruta verificada del contenedor lleno.

*Artículo 10. Responsabilidad del representante de la terminal.*

1. El representante de la terminal no dispondrá el embarque de un contenedor con carga cuya masa bruta no haya sido verificada y documentada, ni cuando, habiéndolo sido, dicha masa exceda la masa bruta máxima.

2. El representante de la terminal se asegurará de que la estiba se lleva a cabo de conformidad con el plano de estiba facilitado por el capitán.

*Artículo 11. Responsabilidad del capitán.*

1. El capitán impedirá la estiba a bordo de su buque de todo contenedor cuya masa bruta no haya sido verificada y documentada, o que no le haya sido comunicada con antelación suficiente para elaborar el plano de estiba, o que exceda la masa bruta máxima del contenedor.

2. No obstante, el hecho de que la masa bruta de un contenedor haya sido verificada, documentada y comunicada al capitán con dicha antelación no obligará a su admisión por el capitán, a quien corresponde la decisión final respecto de la estiba o no estiba del contenedor.

3. Corresponde al capitán la responsabilidad de asegurar que, antes del inicio de las operaciones de carga, se elabore el plano de estiba y se compruebe que las condiciones de estabilidad y resistencia estructural son adecuadas, utilizando para ello la información sobre la masa bruta verificada de los contenedores.

4. Se anotarán en el Diario de Navegación y, en su caso, en el Cuaderno de Bitácora los pormenores que procedan en relación con lo dispuesto en este artículo. En particular, el capitán anotará en el Diario de Navegación las situaciones en que:

- a) Acaezca alguno de los supuestos previstos en el apartado 1.
- b) Proceda la excepción prevista en el artículo 6.
- c) Se haya otorgado la exención prevista en el artículo 7.

*Artículo 12. Responsabilidad del naviero o empresa naviera.*

1. De conformidad con lo previsto en el capítulo V del Convenio SOLAS y en el artículo 184 de la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima (LNM), el naviero garantizará la primacía del criterio profesional del capitán en el cumplimiento de las obligaciones que le impone este reglamento y no permitirá que ninguna otra persona con interés en el buque ponga impedimentos o restricciones al capitán para que adopte o ejecute cualquier decisión que, según su juicio profesional, sea necesaria para asegurar dicho cumplimiento.

2. A los efectos de este artículo, naviero se entenderá quien figure como «compañía» en el Certificado de gestión de la seguridad establecido en el capítulo IX del Convenio SOLAS. Si al buque no se le aplican las normas internacionales de gestión de la seguridad operacional y la prevención de la contaminación, y su pabellón es español, por naviero se entenderá la persona que haya conferido al Capitán la autoridad a la que se refiere el artículo 182 de la LNM. Si al buque no se le aplican

esas normas y su pabellón no es español, por naviero se entenderá la persona que ostente la gestión náutica del buque.

### CAPÍTULO III

#### **Normas relativas a la verificación, documentación y comunicación**

##### *Artículo 13. Verificación por el expedidor.*

El expedidor verificará, preferentemente antes de que el contenedor con carga se entregue a una terminal marítima de mercancías, la masa bruta de dicho contenedor por uno de los métodos descritos en el artículo 18. Asimismo, el expedidor documentará y comunicará la masa bruta en la forma dispuesta en los artículos 16 y 17.

##### *Artículo 14. Verificación facultativa por el capitán y el representante de la terminal.*

1. No obstante lo dispuesto en el artículo anterior, en el supuesto de que un contenedor con carga llegue a la terminal marítima de mercancías sin que el expedidor haya comunicado su masa bruta verificada, el contenedor podrá ser admitido en la terminal, pero ésta no dispondrá su embarque en el buque hasta que se haya obtenido la masa bruta verificada.

2. En el supuesto del apartado anterior, y al objeto de que el contenedor prosiga su ruta eficazmente 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. Para ello, el contenedor podrá pesarse en la propia terminal o en un lugar distinto, según acuerden las partes.

##### *Artículo 15. Verificación en un puerto de interés general.*

Cuando la 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 TRLPEMM.

##### *Artículo 16. Documentación de la masa bruta verificada.*

1. Una vez verificada la masa bruta de un contenedor con carga, el expedidor hará constar la masa bruta verificada en el documento de expedición. La indicación del VGM constituye implícitamente una manifestación de compromiso acerca de los siguientes extremos:

a) En el supuesto de haberse empleado el Método nº 2, el sistema de cálculo cumple los requisitos que figuran en el artículo 18.

b) Identificación y trazabilidad de los equipos calibrados y certificados, y de su cumplimiento con los requisitos del artículo 19.

2. El contenido mínimo del documento de expedición será el que figura en el anexo.

3. Cualquiera que sea su forma, el documento de expedición deberá estar firmado por el expedidor o por la persona física o jurídica que haya sido debidamente autorizada por aquél. La firma del documento podrá ser electrónica o podrá sustituirse por el nombre, en letras mayúsculas, de la persona autorizada a firmarlo.

4. El documento de expedición, los planos de estiba con ellos elaborados y los correspondientes cálculos de estabilidad y resistencia estructural constituyen documentos reglamentarios del buque. El documento de expedición se conservará a bordo al menos mientras el contenedor correspondiente permanezca a bordo. Los planos y cálculos se conservarán, además, durante el periodo de tiempo que se haya establecido en el sistema de gestión de la seguridad y la prevención de la contaminación del buque.

#### *Artículo 17. Comunicación de la masa bruta verificada.*

1. Para embarcar un contenedor con carga, será necesario que el expedidor comunique la masa bruta verificada de dicho contenedor al capitán del buque o a su representante y al representante de la terminal, en todo caso con antelación suficiente, según la exija el capitán o su representante, para que el capitán utilice la información en la elaboración e implantación del plano de estiba. Una vez producidas estas comunicaciones, el expedidor no podrá comunicar una masa bruta verificada diferente de un mismo contenedor, salvo que justifique las razones de dicha modificación.

2. Para satisfacer la obligación establecida en el apartado 1, el expedidor podrá comunicar la masa bruta verificada del contenedor al capitán del buque o a su representante. En tal supuesto, éstos comunicarán, acto seguido y en todo caso antes del embarque, esa información al representante de la terminal.

3. La información relativa a la masa bruta verificada se transmitirá preferiblemente por medios electrónicos tales como el “intercambio electrónico de datos” (EDI) o el “tratamiento electrónico de datos” (EDP).

4. A los efectos de este artículo, el capitán o su representante y el representante de la terminal acordarán los términos más eficaces para que la información proporcionada por el expedidor se comparta rápidamente, pudiendo utilizar para las transmisiones o puesta en común los sistemas de comunicación ya disponibles.

### CAPÍTULO IV

#### **Normas relativas a los métodos de verificación**

#### *Artículo 18. Métodos para la obtención de la masa bruta verificada*

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

a) Pesar el contenedor lleno una vez concluidos la arrumazón y el sellado del contenedor (método 1).

b) Pesar todos los bultos y elementos de la carga, añadiendo la masa del material de embalaje o envasado y la del material 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. 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, incluida en su caso la unidad tractora, deberá restarse para obtener la masa bruta verificada del contenedor lleno. Asimismo, deberá restarse la masa del combustible que se encuentre en el depósito de la unidad tractora. Esta masa del combustible será determinada con la máxima precisión posible.

4. Si se han de pesar dos contenedores llenos en un vehículo de carretera, sus respectivas masas brutas se determinarán pesando cada contenedor por separado. En ningún caso se dará por verificada la masa bruta que resulte de dividir por dos la masa total de los dos contenedores tras restar la masa del vehículo de carretera y, en su caso, de la unidad tractora.

#### Artículo 19. *Equipos calibrados y certificados.*

La balanza, la báscula puente, el equipo de izada u otros dispositivos de medición utilizados para verificar la masa bruta del contenedor siguiendo los métodos descritos en el artículo 16 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 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.

#### Artículo 20. *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 este reglamento.

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 este reglamento.

3. A estos efectos 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 por ciento, en más o en menos, para contenedores que superen las 10 toneladas métricas.

4. Las terminales marítimas de mercancías que efectúen el pesaje de los contenedores registrarán las discrepancias que detecten y comunicarán a la Capitanía Marítima las discrepancias que superen, en más o en menos, un valor absoluto de 2 toneladas métricas o un valor relativo del 5 por ciento.

## CAPÍTULO V

### **Especialidades sobre tráfico multimodal, tránsito marítimo y transbordo de contenedores.**

#### *Artículo 21. Tráfico multimodal.*

Los contenedores llenos transportados bajo régimen de tráfico multimodal que se entreguen en una terminal marítima de mercancías, quedarán igualmente sujetos a las prescripciones de este reglamento, no pudiendo ser embarcados en un buque 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 el artículo 14.

#### *Artículo 22. Tránsito marítimo y transbordo de contenedores.*

1. Cuando los contenedores llenos que se descarguen en un puerto para tránsito marítimo hayan sido transportados por un buque sujeto al Capítulo VI del SOLAS o provengan de otro puerto español, tales contenedores deben disponer previamente de la masa bruta verificada. En este supuesto, el capitán del buque que efectúe la entrega, o su representante, notificará a la terminal marítima de mercancías 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.

2. A los contenedores descargados, para tránsito marítimo, que hayan sido transportados por un buque no sujeto al capítulo VI del SOLAS y no provengan de otro puerto español se les aplicará lo dispuesto en el artículo 19, salvo que su masa bruta hubiera sido previamente verificada y comunicada al capitán de ese buque, en cuyo caso el capitán o su representante procederán como se dispone en el segundo inciso del apartado anterior.

3. Las disposiciones de este reglamento son aplicables al transbordo de contenedores entre buques situados en aguas donde España ejerza soberanía, derechos soberanos o jurisdicción. En ningún caso se transbordará un contenedor cuya masa bruta no haya sido verificada, documentada y comunicada al capitán del buque receptor, salvo que el transbordo sea necesario para preservar la seguridad del buque o para salvar vidas humanas en la mar.

## CAPÍTULO VI Infracciones y sanciones

Artículo 23. *Concepto y clasificación de las infracciones.*

1. Constituyen infracciones administrativas en el ámbito de la Marina Mercante las acciones u omisiones tipificadas y sancionadas en el TRLPEMM.

2. Las infracciones se clasifican en graves y muy graves, con sujeción a los criterios indicados en los artículos 24 y 25.

3. El cuadro de infracciones establecido en el TRLPEMM se entiende completado, en el ámbito de la verificación de la masa bruta de los contenedores, con las especificaciones introducidas por este reglamento, que, sin constituir nuevas infracciones ni alterar la naturaleza de las que la Ley determina, contribuyen a la más correcta identificación de las conductas tipificadas por aquélla, de conformidad con la previsión contenida en el artículo 27.3 de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público.

Artículo 24. *Infracciones graves.*

Son infracciones graves las que pongan en peligro la seguridad del buque o de la navegación y, en todo caso, las siguientes:

1. Se entienden comprendidos en el artículo 307.2.b del TRLPEMM, como actos contrarios a normas reglamentarias, susceptibles de perjudicar gravemente la seguridad del buque o de la navegación:

a) Disponer para el embarque un contenedor lleno cuya masa bruta no haya sido verificada y documentada.

b) Determinar la masa bruta de un contenedor por métodos distintos de los establecidos en este reglamento o utilizando equipos de medición no calibrados y certificados.

c) Iniciar la estiba sin elaborar el buque el plano de estiba o con un plano elaborado con masas brutas distintas de las que figuren en los documentos de expedición.

d) Iniciar la estiba sin comprobar que las condiciones de estabilidad y resistencia estructural correspondientes al plano de estiba son adecuadas, o realizar los cálculos de estabilidad y resistencia estructural utilizando masas brutas distintas de las que figuren en los documentos de expedición.

e) Permitir la estiba a bordo del buque de un contenedor cuya masa bruta no haya sido verificada, o cuya masa bruta verificada no haya sido comunicada al capitán, o cuya masa bruta verificada supere la masa bruta máxima.

f) Realizar una estiba diferente de la indicada en el plano de estiba o contraria a los órdenes del capitán o del oficial que esté a cargo de las operaciones de estiba.

2. Se entienden comprendidas en la infracción del artículo 307.3.c) del TRLPEMM, como carencias, deterioros o inexactitudes graves de la documentación reglamentaria del buque:

a) La falta de disponibilidad o legibilidad a bordo de los documentos de expedición, planos de estiba y cálculos a los que se refiere el artículo 16.4.

b) La omisión de consignar en el Diario de Navegación y, en su caso, en el Cuaderno de Bitácora, los acaecimientos o pormenores a que se refiere el artículo 11.4, o consignarlos con graves errores o inexactitudes.

3. Se entienden comprendidas en el artículo 307.3.f) del TRLPEMM, como incumplimientos de normas reglamentarias sobre régimen y tráfico de embarcaciones:

a) La comunicación por el expedidor de una masa bruta declarada o verificada que presente una discrepancia superior, en más o en menos, a los valores indicados en el artículo 20.4.

b) La comunicación por el expedidor de un sucesivo documento de expedición para un mismo contenedor, indicando una masa bruta verificada diferente de la inicialmente comunicada, sin causa que justifique la modificación.

c) En los supuestos de tránsito marítimo y de transbordo, la falta de comunicación, por parte del buque que hace la entrega, de las masas brutas de los contenedores llenos entregados, salvo en los casos en que la verificación no hubiera sido preceptiva.

d) La falta de comunicación de la masa bruta verificada al capitán, con la antelación mínima que éste hubiere señalado al expedidor para poder elaborar el plano de estiba.

e) La falta del plano de estiba transcurrido un plazo igual a la antelación señalada por el capitán al expedidor, contado desde el momento en que el capitán obtuvo la masa bruta verificada.

4. Se entiende comprendida en la infracción del artículo 307.3.ñ), como incumplimiento del deber de facilitar la información que reglamentariamente se deba suministrar a las autoridades marítimas, la omisión de comunicar a la Capitanía Marítima las discrepancias a las que se refiere el artículo 20.4.

#### Artículo 25. *Infracciones muy graves.*

Son infracciones muy graves las acciones u omisiones especificadas en el artículo anterior cuando ocasionen lesión a alguna persona que motive la baja por incapacidad laboral superior a siete días, o daños superiores a 6000 euros, las que pongan en grave peligro la seguridad del buque o de la navegación, la reincidencia en cualquiera de las infracciones tipificadas como graves antes del plazo de su prescripción.

#### Artículo 26. *Responsables.*

1. Conforme a lo dispuesto en el artículo 310.2, letras b) y c), del TRLPEMM, serán responsables de las infracciones especificadas en los artículos anteriores, las personas físicas y jurídicas siguientes:

a) De las infracciones de los artículos 24.1.a) y 24.4, la terminal marítima de mercancías.

b) De la infracción del artículo 24.1.b), el expedidor, incluso cuando, conforme a lo previsto en el artículo 14.2, la masa bruta verificada hubiere sido obtenida por el capitán o por el representante de la terminal.

c) De la infracciones de los artículos 24.1.c), d) y e), 24.2.a) y b), y 24.3.c) y e), la empresa naviera titular de la actividad o, en su defecto el capitán del buque. A estos efectos, es empresa naviera titular de la actividad del buque la persona física o jurídica a la que se refiere el artículo 12.

d) De la infracción del artículo 24.1.f), la empresa estibadora.

e) De las infracciones del artículo 24.3.a), b) y d), el expedidor.

2. En los casos de tránsito marítimo y de transbordo, si el naviero o el capitán del buque hubieran comunicado al consignatario la masa bruta verificada de los contenedores a entregar, para que éste efectúe la notificación a la terminal marítima de mercancías o, en caso de transbordo, al capitán del buque receptor, será responsable el consignatario por la omisión de dicha notificación.

3. En el supuesto de iniciarse las operaciones de estiba careciendo del plano de estiba, especificado en el artículo 24.1.c), serán también responsables la terminal marítima de mercancías y la empresa estibadora.

#### Artículo 27. Sanciones.

La aplicación, tanto en sentido agravante como en sentido atenuante, de los criterios graduadores señalados en el artículo 314.1 del TRLPEMM se efectuará, por cada contenedor vinculado a la infracción, a partir de 20 veces el valor del coste de la determinación de la masa bruta verificada si el contenedor no hubiere llegado a embarcar, y a partir de 5 x 20 veces dicho valor si el contenedor hubiere embarcado.

## CAPÍTULO VII Inspección y control

#### Artículo 28. Inspecciones: objeto y contenido.

1. La comprobación del cumplimiento de las prescripciones contenidas en este reglamento será objeto de las inspecciones establecidas en el Reglamento de inspección y certificación de buques civiles (RICBC), aprobado por el Real Decreto 1837/2000, de 10 de noviembre; en el Reglamento por el que se regulan las inspecciones de buques extranjeros en puertos españoles, aprobado por el Real Decreto 1737/2010, de 23 de diciembre; y del Reglamento sobre Reconocimientos Obligatorios para Garantizar la Seguridad de la Navegación de Determinados Buques de Pasaje, aprobado por el Real Decreto 1907/2000, de 24 de noviembre. Entre otros, se comprobarán los siguientes extremos:

a) Los documentos de expedición de los contenedores.

b) El plano de estiba y los cálculos de estabilidad y resistencia estructural.

c) La correspondencia entre los calados calculados y los calados reales.

d) Las anotaciones en el Diario de Navegación relativas a lo dispuesto en este reglamento.

2. Asimismo, se examinará el registro de las discrepancias por parte de las terminales marítimas de mercancías. A tal fin, los inspectores y subinspectores a que hace referencia el artículo 9 del RICBC podrán acceder a las instalaciones de dichas terminales, las cuales están obligadas a someterse a todas las actuaciones inspectoras que ordenen las autoridades marítimas para comprobar el cumplimiento de lo dispuesto en este reglamento.

### **Anexo**

#### **Contenido mínimo del documento de expedición**

1. Nombre y domicilio del expedidor. Si la verificación es realizada por un tercero en nombre del expedidor se indicará el nombre de uno y otro.

2. Masa bruta verificada del contenedor lleno, en kilogramos (kg), y precedida de 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 que expide el documento.

5. Fecha y lugar de la expedición del documento.

Nota 1: 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 y otro, y de sus correspondientes domicilios.

Nota 2: La indicación del VGM constituye implícitamente una manifestación de compromiso sobre los siguientes extremos:

a) En el supuesto de haberse empleado el Método nº 2, el sistema de cálculo cumple los requisitos que figuran en el artículo 18.

b) Identificación y trazabilidad del equipo de los equipos calibrados y certificados, y de su cumplimiento con los requisitos del artículo 19.