

**N° XXXXXX-MOPT**

EL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA

Y EL MINISTRO DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES

Con fundamento en las atribuciones que les confieren las disposiciones contenidas en los artículos 140 incisos 3), 10), 18) y 20) y 146 de la Constitución Política, 25.1 y 27.1 de la Ley General de la Administración pública (N° 6227 de 2 de mayo de 1978) y 4 de la Ley de Creación del Ministerio de Obras Públicas y Transportes N°4786 de 5 de julio de 1971.

*Considerando:*

I.-Que la Constitución Política establece como una de las atribuciones del Poder Ejecutivo en sentido estricto, el suscribir convenios internacionales, los cuales luego de ser promulgados mediante el trámite legislativo correspondiente, deben ser implementados y ejecutados

II.-Que de conformidad con las normas contenidas en la Ley de Creación del Ministerio de Obras Públicas y Transportes, se encuentra dentro de la esfera de competencias de esta Cartera la planificación y regulación de las actividades portuarias y el transporte marítimo.

III.-Que Costa Rica por medio de la Ley N° 6478 del día 25 de setiembre de 1980, aprobó la adhesión a la Convención de la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental (actual Organización Marítima Internacional), que es el organismo especializado de Naciones Unidas en el campo del transporte marítimo; siendo una de las finalidades de esta organización fomentar la adopción general de normas tan elevada como sea posible respecto de la seguridad marítima, la eficiencia de la navegación y la prevención y contención de la contaminación del mar ocasionada por los buques.

IV.-Que Costa Rica por medio de la Ley N° 8708 del día 26 de febrero del 2009, publicada en el Alcance Digital N° 4 a *La Gaceta* N° 249 del día 23 de diciembre del 2010, aprobó la adhesión al Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974, sus protocolos y sus enmiendas (SOLAS 74); el cual regula, entre otros, la seguridad de la vida humana en el mar y la protección marítima.

V.- Que la Regla 2 de la Parte A del Capítulo VI del Convenio SOLAS indicado en el considerando anterior, establece la obligación de verificar la masa bruta de los contenedores llenos antes de su estiba a bordo del buque

VI.-Que acontecimientos ocurridos a nivel internacional, han obligado a la comunidad marítima mundial tomar acciones para controlar el peso de los contenedores que son embarcados en un buque, y así evitar accidentes que ponen en riesgo la vida humana, el medio ambiente y la carga transportada.

VII.-Que el Comité de Seguridad Marítima de la Organización Marítima Internacional (OMI) aprobó en su 93° periodo de sesiones, la Directriz MSC.1/Circ.1475 de fecha 09 de junio de 2014,

relativas a la masa bruta verificada de los contenedores con carga, conforme a las estipulaciones del Convenio conocido como SOLAS indicado en el Considerando anterior.

**Por tanto;**

Decretan:

## REGLAMENTO PARA LA VERIFICACIÓN DE LA MASA BRUTA DE LOS CONTENEDORES CON CARGA

Artículo 1º- **Definiciones.** A efectos del presente reglamento:

1.1. Por equipo calibrado se entiende 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 mediante una comparación con patrones trazables al SI, se determina el error para diferentes puntos de calibración, además que dicho error se encuentre dentro de la tolerancia establecida por MOPT en el que se utilice el equipo.

1.2 Elementos de la carga, se entiende como aquellos bienes, productos, mercancías, líquidos, gases, sólidos 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 para las operaciones ordinarias de un buque como accesorios y repuestos, transportados en contenedores, no se consideran carga.

1.3 Por contenedor se entiende, 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 metros cuadrados (150 pies cuadrados); o
  - ii) por lo menos de 7 metros cuadrados (75 pies cuadrados), si lleva cantoneras superiores.

1.4 Por contrato de transporte se entiende un contrato en virtud del cual una compañía naviera se compromete a transportar mercancías de un lugar a otro mediante el pago de un flete. El contrato

puede figurar explícitamente en un documento o se podrá dar fe de él en documentos como una carta de porte, un conocimiento de embarque o un documento de transporte multimodal.

1.5 Por masa bruta se entiende la 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 (véase también masa bruta verificada).

1.6 Por bulto se entiende uno o más elementos de carga atados, embalados o envasados, envueltos, metidos en cajas o en paquetes para su transporte. Entre otros ejemplos de bultos cabe citar los paquetes, las cajas, los artículos embalados/envasados y los envueltos en cartón.

1.7 Por contenedor lleno se entiende el contenedor definido anteriormente, 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.

1.8 Por material de embalaje/envasado se entiende 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, 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.

1.9 Por material de sujeción se entiende toda madera de estiba, trincas y demás equipo utilizado para bloquear, apuntalar y sujetar los elementos de la carga arrumada en un contenedor.

1.10 Por buque se entiende cualquier buque al 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.

1.11 Por embarcador 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 de la carga 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.

1.12 Por Documento de Expedición se entiende el documento que utiliza el embarcador para comunicar la masa bruta verificada del contenedor lleno a la compañía naviera, y que tendrá los efectos de una declaración jurada con todos los efectos jurídicos que este conlleva.

1.13 Por masa de la tara se entiende 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.

1.14 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.

1.15 Por masa bruta verificada se entiende la masa bruta total de un contenedor lleno obtenida mediante uno de los métodos descritos en el artículo 3.

1.16 Ente Costarricense de Acreditación (ECA), es la organización responsable de otorgar y emitir las acreditaciones en el país, contribuyendo a mejorar la calidad y la productividad de empresas e instituciones en sus productos, bienes y servicios, incluidos los Laboratorios de Calibración.

Artículo 2º- **Responsabilidad.** La responsabilidad de obtener y documentar la masa bruta verificada de un contenedor lleno así como la respectiva comunicación a la compañía naviero le corresponde al embarcador.

La verificación de la masa bruta del contenedor lleno y emisión del respectivo Documento de Expedición podrá realizarla directamente el embarcador.

Artículo 3º- **Métodos.** Para el determinar la masa verificada de un contenedor lleno, se aplicarán los siguientes métodos:

Método A: concluidos la colocación y distribución de la carga y el sellado del contenedor, el embarcador podrá pesar el contenedor lleno o disponer que una tercera parte lo pese.

Método B: el embarcador (o la tercera parte que el embarcador haya dispuesto), 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 coloque y distribuya en el contenedor, y añadir la masa de la tara del contenedor a la suma de cada masa utilizando el método descrito en los párrafos B.3 y B.4. Toda tercera parte que haya procedido a la totalidad o a parte de la colocación y distribución de la carga en el contenedor debería informar al embarcador de la masa de los elementos de la carga y del material de embalaje/envasado y de sujeción que esa parte haya colocado en el contenedor, a fin de facilitar que el embarcador verifique la masa bruta del contenedor lleno conforme al método B. Con arreglo al párrafo 5 de la regla VI/2 del Convenio SOLAS, el embarcador deberá asegurarse de que la masa bruta verificada del contenedor se proporciona con tiempo suficiente antes del embarque, según se indica en el artículo 4 del presente reglamento.

B.1 Cuando se coloque y distribuya la carga en el contenedor, no será preciso volver a pesar los distintos bultos con sello original en cuyas superficies se indique de modo claro e indeleble la masa exacta de los bultos y de los elementos de la carga (incluido cualquier otro material, como material de embalaje/envasado y los refrigerantes de los bultos).

B.2 Algunos tipos de elementos de la carga (por ejemplo, la chatarra, el grano no transportado en sacos y otras cargas a granel) no son fáciles de pesar separadamente de los demás elementos que se coloquen en el contenedor, por lo que deberá aplicar el método A.

B.3 El método utilizado para pesar el contenido del contenedor siguiendo el método B habrá de ser realizado por un organismo de inspección acreditado por el Ente Costarricense de Acreditación. El Organismo de inspección debe realizar el embalaje/envasado y el sellado del contenedor.

B.4 La Administración por medio de ECA decidirá el modo de proceder a la acreditación. La Administración por medio de la Dirección de Navegación y Seguridad del MOPT, definirá los requisitos relacionados con el procedimiento de pesaje o con la parte que efectúe el pesaje o con ambos y cualquier requisito adicional a los de acreditación que considere necesario, los cuales serán elementos de cumplimiento obligatorio por parte de los entes acreditados y sujetos a verificación durante el proceso de evaluación y acreditación.

B.5 Si son varias las partes que colocan y distribuyen carga en el contenedor o el contenedor contiene carga de varias partes, corresponde al embarcador, definido en el artículo 1, obtener y documentar la masa bruta verificada del contenedor lleno. Si el embarcador elige el método B para obtener la masa bruta verificada, se supeditarán a todas las condiciones establecidas en los párrafos B.1, B.2, B.3 y B.4.

Artículo 3º- **Documento de Expedición.** El documento de expedición donde conste la verificación de la masa bruta del contenedor lleno emitido por el embarcador, deberá contener la siguiente información:

3.1 Número de Contenedor.

3.2 Número de Marchamo colocado en el contenedor.

3.3 Masa Bruta Verificada del Contenedor.

3.4. Número de Certificado de Calibración o Acreditación del Método

3.5. Tipo de Contenedor.

3.6 Fecha de Emisión

Artículo 4º- **Transmisión de la información.** El embarcador deberá remitir el Documento de Expedición por los medios físicos o electrónicos acordados con la compañía naviera y a la terminal portuaria, con al menos 24 horas de anticipación, previo a la carga del contenedor al buque.

El embarcador podrá transmitir dicha información con una antelación de 12 horas, solo en el caso que haya remitido una declaración preliminar con una antelación de al menos 24 horas.

Artículo 5º.- **De los sistemas de pesaje.** La balanza, la báscula puente, el equipo de izada u otros dispositivos utilizados para verificar la masa bruta del contenedor siguiendo los métodos A y B indicados en el presente reglamento, deberán someterse a calibración por parte de un Laboratorio de Calibración acreditado por el ECA, de forma tal que los servicios y productos cumplen los requisitos específicos para la debida prestación del servicio de pesaje, de forma tal que se compruebe, mediante evaluaciones independientes e imparciales, la competencia de una persona física y jurídica y sus equipos para que se constituya como Laboratorio de Calibración.

De igual forma, el método B habrá de ser realizado por un organismo de inspección acreditado por el ECA. El proceso de inspección debe incluir el proceso de embalaje/envasado y el sellado del contenedor. En este caso, podrá incluirse dentro de la respectiva acreditación del sistema de pesaje utilizado la respectiva calibración.

Artículo 6°.- **Discrepancias de la masa bruta.** Cualquier discrepancia que exista entre la masa bruta de un contenedor lleno declarada antes de verificarse su masa bruta y su masa bruta verificada debería 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 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.

Artículo 7.- **Diferencias.** En el caso de que la compañía naviera o la terminal marítima ejecute un proceso de confirmación de la masa bruta verificada de un contenedor lleno en el momento de maniobras de embarque, y se determina una diferencia mayor a una tonelada entre la declarada y la determinada en ese momento, el Capitán o representante de la Compañía Naviera podrá negar el abordaje de dicho contenedor.

Los gastos que ocasionen no embarcar, almacenar, demorar o devolver finalmente el contenedor al expedido de la licitación deberían supeditarse a lo acordado contractualmente por las partes comerciales.

Artículo 8. **Apertura del Contenedor.** En el caso de que el contenedor ya cuente con el reporte del embarcador a la naviera de la masa bruta verificada, y antes de su embarque sea objeto de un control de parte de una autoridad pública que incluya la apertura del contenedor, el embarcador podrá demostrar con el acta emitida de dicho acto administrativo, que no fue modificada la carga. Caso contrario, el contenedor objeto de control y modificado su contenido, deberá aplicar nuevamente todo el procesos de verificación que regula el presente reglamento.

Artículo 9. **Control.** La Dirección de Navegación y Seguridad del MOPT llevará un registro de empresas acreditadas por ECA como Laboratorios de Calibración u Organismos de Inspección, así como de las personas físicas y jurídicas cuyos equipos hayan sido calibradas o inspeccionadas por estas.

El ECA deberá informar a la Dirección de Navegación y Seguridad del MOPT, cualquier cambio en el estado de acreditación de los organismos antes citados.

**Transitorio Único.**— Con el objeto de otorgar un plazo para la implementación en todos sus extremos del proceso de verificación de la masa bruta de los contenedores llenos, y tomando en cuenta el plan de acción estipulado por la Administración en conjunto con los sectores involucrados, se definen las siguientes etapas y fechas de cumplimiento:

- a) A partir del 01 de julio de 2016, los embarcadores o los terceros autorizados por los primeros, deberán reportar la masa bruta verificada del total de contenedores llenos

- a las navieras contratadas y por mecanismos establecidos entre éstos, información que tendrá la condición de declaración jurada con todos los efectos jurídicos.
- b) A partir del 01 de enero de 2017, los embarcadores o los terceros autorizados por los primeros, deberán contar con la debida calibración de sus sistemas de pesaje, por parte de Laboratorios Acreditados por el ECA.
  - c) A partir del 1 de julio de 2017, los embarcadores que utilicen el método B habrá de ser realizado por un Organismo de Inspección acreditado por el ECA, donde se incluya al menos el proceso de embalaje/envasado y el sellado del contenedor., caso en el cual podrá incluir dentro de la respectiva certificación la acreditación del sistema de pesaje utilizado la respectiva calibración.

Artículo 9º-Rige a partir de su publicación.

Dado en la Presidencia de la República.-San José, el día \_\_\_\_ del mes de mayo del 2016.