



**CIRCULAR**

No. 081801R

Bogotá D.C., 08 de Marzo de 2016

PARA : Capitanías de Puerto, Sociedades Portuarias, Empresas del Sector Marítimo

ASUNTO: Circular OMI N° MSC.1/Circ. 1475 y Circular N°3624 Verificación de Masa Bruta de Contenedores.

Para los fines pertinentes, se remiten copias de la Circular OMI N° 3624 del 10/02/2016, que trata sobre la entrada en vigencia de la obligación de verificación de la masa bruta de los contenedores a partir del 1 de julio de 2016, y de la Circular OMI No. MSC.1/Circ 1475 del 09/06/2014, complementaria.

Se adelantan reuniones de las entidades para afinar procedimientos; resultados se estarán informando.

Los señores Capitanes de Puerto darán amplia divulgación a las comunicaciones de la referencia

Atentamente,

Vicealmirante PABLO EMILIO ROMERO ROJAS  
Director General Marítimo

Anexo: Circular OMI N° MSC.1/Circ. 1475 del 09/06/2014, Circular OMI N°3624 del 10/02/2016



4 ALBERT EMBANKMENT  
LONDRES SE1 7SR

Teléfono: +44(0)20 7735 7611

Facsimil: +44(0)20 7587 3210

MSC.1/Circ.1475  
9 junio 2014

### **DIRECTRICES RELATIVAS A LA MASA BRUTA VERIFICADA DE LOS CONTENEDORES CON CARGA**

1 En su 93º periodo de sesiones (14 a 23 de mayo de 2014), el Comité de seguridad marítima, tras examinar la propuesta formulada por el Subcomité de transporte de mercancías peligrosas, cargas sólidas y contenedores en su 18º periodo de sesiones (16 a 20 de septiembre de 2013), aprobó las Directrices relativas a la masa bruta verificada de los contenedores con carga, cuyo texto figura en el anexo.

2 El propósito de estas directrices es establecer un enfoque común para implantar y hacer cumplir las prescripciones del Convenio SOLAS relativas a la verificación de la masa bruta de los contenedores llenos.

3 Se invita a los Gobiernos Miembros a que señalen las Directrices adjuntas a la atención de todas las partes interesadas.

\*\*\*

## ANEXO

### DIRECTRICES RELATIVAS A LA MASA BRUTA VERIFICADA DE LOS CONTENEDORES CON CARGA

#### 1 Introducción

1.1 Para garantizar la seguridad del buque, la seguridad de los trabajadores tanto a bordo como en tierra, la seguridad de la carga y la seguridad en general en el mar, el Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar (Convenio SOLAS), enmendado, establece en su regla 2 de la parte A del capítulo VI la obligación de verificar la masa bruta de los contenedores llenos antes de su estiba a bordo del buque. El expedidor tiene la responsabilidad de verificar la masa bruta de los contenedores con carga (en adelante, el "contenedor lleno"). El expedidor tiene también la responsabilidad de cerciorarse de que la masa bruta verificada se hace constar en los documentos de expedición con tiempo suficiente para que el capitán del buque o su representante, y el representante de la terminal, utilicen esa información al elaborar el plano de estiba del buque. Cuando el expedidor no informe de la masa bruta verificada del contenedor lleno, el contenedor no debería embarcarse en el buque, a menos que el capitán o su representante y el representante de la terminal hayan obtenido la masa bruta verificada por otros medios.

1.2 Estas directrices tienen por objeto establecer un enfoque común para implantar y hacer cumplir las prescripciones del Convenio SOLAS relativas a la verificación de la masa bruta de los contenedores llenos. Ofrecen recomendaciones sobre la manera de interpretar y aplicar lo dispuesto en las prescripciones del Convenio SOLAS. También identifican los problemas que pueden surgir en la aplicación de dichas prescripciones y proporcionan orientaciones sobre la manera en que esos problemas podrían resolverse. La observancia de estas directrices facilitará que los expedidores de remesas en contenedores cumplan las prescripciones del Convenio SOLAS y contribuirá a que otras partes de la cadena internacional de suministros en contenedores, incluidas las compañías navieras y las instalaciones de las terminales portuarias y sus empleados, entiendan mejor sus funciones respectivas a la hora de aumentar la seguridad de la manipulación, la estiba y el transporte de contenedores.

#### 2 Definiciones

2.1 A efectos de las presentes directrices:

2.1.1 Por *Administración* se entiende el Gobierno del Estado cuyo pabellón tenga derecho a enarbolar el buque.

2.1.2 Por *equipo calibrado y certificado* 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 cumpla las normas y prescripciones sobre precisión del Estado en el que se utilice el equipo.

2.1.3 *Elementos de la carga* tiene el mismo significado general que el término "carga" en el Convenio internacional sobre la seguridad de los contenedores, 1972, enmendado (en adelante, el "Convenio CSC"), a saber, 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,<sup>1</sup> incluidos las piezas de respeto y los pertrechos, transportados en contenedores, no se consideran carga.

2.1.4 Por *contenedor* se entiende lo mismo que por "contenedor" en el Convenio CSC, a saber, 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 m<sup>2</sup> (150 pies cuadrados); o
  - ii) por lo menos de 7 m<sup>2</sup> (75 pies cuadrados), si lleva cantoneras superiores.

2.1.5 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.

2.1.6 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/ensado y de sujeción que se carguen en el contenedor (véase también *masa bruta verificada*).

2.1.7 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/ensados y los envueltos en cartón.

2.1.8 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/ensado y de sujeción.

2.1.9 Por *material de embalaje/ensado* 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.

---

<sup>1</sup> Véanse las Recomendaciones revisadas sobre el transporte sin riesgos de cargas peligrosas y actividades conexas en zonas portuarias (MSC.1/Circ.1216).

2.1.10 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.

2.1.11 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<sup>2</sup> 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.

2.1.12 Por *expedidor* se entiende la entidad o persona jurídicas mencionada en el conocimiento de embarque o en la carta de porte marítimo o documento de transporte multimodal equivalente (por ejemplo, un conocimiento de embarque "directo") como expedidor y/o la persona que haya concertado (o en cuyo nombre o por cuenta de la cual se haya concertado) un contrato de transporte de mercancías con una compañía naviera.

2.1.13 Por *documento de expedición* se entiende el 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).

2.1.14 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.

2.1.15 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.

2.1.16 Por *masa bruta verificada* se entiende la masa bruta total de un contenedor lleno obtenida mediante uno de los métodos descritos en el párrafo 5.1 de las presentes directrices. (Véase también *masa bruta*).

### 3      **Ámbito de aplicación**

3.1      Las prescripciones del Convenio SOLAS relativas a la verificación de la masa bruta de los contenedores llenos se aplican a todos los contenedores que se rigen por el Convenio CSC y que han de estibarse a bordo de un buque que la Administración determine que está sujeto al capítulo VI del Convenio SOLAS.

3.2      Un ejemplo (entre otros) de los casos en que se aplican las prescripciones del Convenio SOLAS es el de un contenedor lleno transportado sobre un chasis o en un remolque que se haya de conducir a un buque de transbordo rodado, si la Administración ha determinado que el buque está sujeto al capítulo VI del Convenio SOLAS y si no realiza viajes internacionales cortos. Sin embargo, 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 no están sujetos a estas prescripciones del Convenio SOLAS.

---

<sup>2</sup> De acuerdo con la regla III/2 del Convenio SOLAS, se entiende por *viaje internacional corto* todo viaje internacional en el curso del cual un buque no se aleja más de 200 millas de un puerto o un lugar que pueda servir de refugio seguro a los pasajeros y a la tripulación, ni la distancia del último puerto de escala del país en que comienza el viaje al puerto final de destino excede de 600 millas.

3.3 El término contenedor incluye los contenedores cisterna, los contenedores plataforma, los contenedores para graneles, 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 (véase la definición de buque). Esta definición no incluye ningún tipo de vehículo<sup>3</sup>. Tampoco incluye los "contenedores para instalaciones mar adentro", a los cuales no se les aplica lo dispuesto en el Convenio CSC, de conformidad con las Directrices para la aprobación de contenedores para instalaciones mar adentro manipulados en mar abierta (MSC/Circ.860) y las Recomendaciones revisadas relativas a la interpretación y aplicación uniformes del Convenio internacional sobre la seguridad de los contenedores, 1972, enmendado (CSC.1/Circ.138/Rev.1).

#### **4 Principios fundamentales**

4.1 La responsabilidad de obtener y documentar la masa bruta verificada de un contenedor lleno corresponde al expedidor.

4.2 Los contenedores llenos de bultos y elementos de la carga no deberían 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, antes del embarque en el buque, la masa bruta real verificada del contenedor.

#### **5 Métodos para obtener la masa bruta verificada de un contenedor lleno**

5.1 En las reglas del Convenio SOLAS se estipulan dos métodos mediante los cuales el expedidor puede obtener la masa bruta verificada de un contenedor lleno:

5.1.1 Método nº 1: concluidos la arrumazón y el sellado del contenedor, el expedidor podrá pesar el contenedor lleno o disponer que una tercera parte lo pese.

5.1.2 Método nº 2: el expedidor (*o la tercera parte que el expedidor 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/ensado 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 descrito en los párrafos 5.1.2.3 y 5.1.2.3.1. Toda tercera parte que haya procedido a la totalidad o a parte de la arrumazón del contenedor debería informar al expedidor de la masa de los elementos de la carga y del material de embalaje/ensado 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 nº 2. Con arreglo al párrafo 5 de la regla VI/2 del Convenio SOLAS, el expedidor debería asegurarse de que la masa bruta verificada del contenedor se proporciona con tiempo suficiente antes del embarque. Las partes comerciales interesadas deberían acordar el modo en que el expedidor y las terceras partes han de comunicarse dicha información.

5.1.2.1 Cuando se arrumen 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/ensado y los refrigerantes de los bultos).

---

<sup>3</sup> Véanse las "Recomendaciones revisadas relativas a la interpretación y aplicación uniformes del Convenio internacional sobre la seguridad de los contenedores, 1972, enmendado" (CSC.1/Circ.138/Rev.1).

5.1.2.2 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 arrumen en el contenedor. En estos casos, no sería adecuado ni práctico utilizar el método nº 2 y se debería utilizar en su lugar el método nº 1.

5.1.2.3 El método utilizado para pesar el contenido del contenedor siguiendo el método nº 2 habrá de ser certificado y aprobado por la autoridad competente del Estado en el que se haya procedido a realizar el embalaje/envasado y el sellado del contenedor.<sup>4</sup>

5.1.2.3 El Estado interesado decidirá el modo de proceder a la certificación, que podría estar relacionado con el procedimiento de pesaje o con la parte que efectúe el pesaje o con ambos.

5.1.3 Si son varias las partes que arruman el contenedor o el contenedor contiene carga de varias partes, corresponde al expedidor, definido en el párrafo 2.1, obtener y documentar la masa bruta verificada del contenedor lleno. Si el expedidor elige el método nº 2 para obtener la masa bruta verificada, se supeditarán a todas las condiciones establecidas en los párrafos 5.1.2, 5.1.2.1, 5.1.2.2 y 5.1.2.3.

## 6 Documentación

6.1 A tenor de las reglas del Convenio SOLAS, el expedidor tiene la obligación de verificar la masa bruta de los contenedores llenos mediante el método nº 1 o el método nº 2 y de comunicar en el documento de expedición oportuno la masa bruta verificada. 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 tras utilizar equipo calibrado y certificado en la ruta entre el origen del expedidor y la terminal portuaria). En uno u otro caso, se debería hacer constar claramente en el documento que la masa bruta proporcionada es la "masa bruta verificada" definida en el párrafo 2.1.

6.2 Cualquiera que sea su forma, el documento en el que se declare la masa bruta verificada del contenedor lleno debería 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.

6.3 Para embarcar un contenedor lleno en un buque que se rige por las reglas del Convenio SOLAS, es preciso proporcionar su masa bruta verificada al capitán del buque o su representante y al representante de la terminal por medios electrónicos preferiblemente, como el intercambio electrónico de datos (EDI) o el tratamiento electrónico de datos (EDP), con tiempo suficiente antes del embarque para que la información se utilice en la elaboración e implantación del plano de estiba del buque.

6.3.1 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 relativa a la masa bruta verificada del contenedor lleno al representante de la terminal antes del embarque. 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.

---

<sup>4</sup> Véase la circular MSC correspondiente acerca de la información de contacto de la autoridad competente.

6.3.1.1 El capitán o su representante y un representante de la terminal deberían celebrar un acuerdo para garantizar que la información proporcionada por los expedidores sobre la masa bruta verificada del contenedor se comparte rápidamente. Podrán utilizarse sistemas de comunicación existentes para transmitir y compartir dicha información sobre la masa bruta verificada de los contenedores.

6.3.1.2 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.

6.3.2 En el Convenio SOLAS no se establece ningún plazo en el que el expedidor esté obligado a presentar la masa bruta verificada, excepto que esta información ha de recibirse a tiempo para que el capitán y el representante de la terminal la puedan utilizar en el plano de estiba del buque. La ultimación del plano de estiba del buque dependerá del tipo y tamaño del buque, de los procedimientos de embarque del puerto local, de las vías de navegación comerciales y otros factores operacionales. 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.

## **7 Equipo**

7.1 La balanza, la báscula puente, el equipo de izada u otros dispositivos utilizados para verificar la masa bruta del contenedor siguiendo los métodos nº 1 y nº 2 arriba tratados deberían cumplir las normas y prescripciones de precisión del Estado en el que se utilice el equipo.

## **8 Tráfico intermodal y transbordo de contenedores**

8.1 La masa bruta verificada de los contenedores llenos debería comunicarse a la siguiente parte que se hace responsable del contenedor.

8.1.1 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 (véase asimismo el párrafo 19).

8.1.2 Cuando un buque que se rige por las reglas del Convenio SOLAS entregue en la instalación de una terminal portuaria un contenedor lleno para su transbordo a un buque que también se rige por las reglas del Convenio SOLAS, es obligatorio, en virtud de las reglas del Convenio SOLAS, 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 deberían 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 debería notificar a la instalación de la terminal portuaria del puerto de transbordo la masa bruta verificada de cada uno de los contenedores llenos entregados. El capitán del buque en el que hayan de embarcarse los contenedores llenos transbordados y la instalación de la terminal 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.



## **9 Discrepancias de la masa bruta**

9.1 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.

9.2 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.

## **10 Contenedores que superen su masa bruta máxima**

10.1 En la regla VI/5 del Convenio SOLAS se estipula que los contenedores no se llenarán más allá de la masa bruta máxima indicada en la placa de aprobación relativa a la seguridad prescrita en el Convenio internacional sobre la seguridad de los contenedores (Convenio CSC), enmendado. Se podrá negar el embarque en un buque de los contenedores cuya masa bruta exceda la masa bruta máxima permitida.

## **11 Contenedores en vehículos de carretera**

11.1 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) debería restarse para obtener la masa bruta verificada del contenedor lleno. En la resta debería 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 debería restarse la masa del combustible que se encuentre en el depósito del tractor.

11.2 Si se han de pesar dos contenedores llenos en un vehículo de carretera, su masa bruta debería 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.

## **12 Contenedores vacíos**

12.1 Se alienta a expedidores y operadores de contenedores vacíos a que dispongan de prácticas y procedimientos para asegurarse de que los contenedores están vacíos. La tara se indicará de forma visible en el contenedor de conformidad con lo estipulado en la norma de la Organización Internacional de Normalización (ISO) para el marcado y la identificación de los contenedores<sup>5</sup> y será la tara que debería utilizarse.

---

<sup>5</sup> Véase la norma ISO 6346: *Freight containers – Coding, identification and marking* (Contenedores de carga: Codificación, identificación y marcado).

**13 Medidas que procede adoptar en los casos en que se reciben contenedores sin la masa bruta verificada**

13.1 Si bien el expedidor tiene la responsabilidad de obtener y documentar la masa bruta verificada de un contenedor lleno, puede ocurrir que se entregue a la instalación de una terminal portuaria un contenedor lleno sin que el expedidor haya proporcionado la masa bruta verificada requerida del contenedor. Cuando esta situación se produzca, el contenedor no debería embarcarse en el buque hasta que se haya obtenido su masa bruta verificada. Para permitir que los contenedores prosigan su ruta eficazmente y sin interrupciones, 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 o en otro sitio. La masa bruta verificada que se obtenga debería utilizarse al elaborarse el plano de cargas del buque. La conveniencia y el modo de proceder a ello deberían acordarse entre las partes comerciales, incluido el reparto de los costos pertinentes.

**14 Decisión final del capitán respecto a la estiba o no estiba de un contenedor lleno**

14.1 En última instancia, y de conformidad con lo dispuesto en el Código de prácticas de seguridad para la estiba y sujeción de la carga,<sup>6</sup> el capitán del buque debería aceptar la carga a bordo de su buque solamente si está convencido de que puede transportarse en condiciones seguras. En ninguna regla del Convenio SOLAS se restringe el principio por el cual el capitán tiene pleno arbitrio para decidir si se autoriza el embarque de un contenedor lleno en su buque. Para que un contenedor se embarque en un buque que se rige por las reglas del Convenio SOLAS, es requisito previo que tanto el representante de la terminal como el capitán o su representante conozcan con la suficiente antelación la masa bruta verificada del contenedor lleno para que la información se utilice en el plano de estiba del buque. Esto no da derecho, sin embargo, a proceder al embarque.

**15 Ejecución**

15.1 Como ocurre con otras disposiciones del Convenio SOLAS, la ejecución de las prescripciones del Convenio SOLAS relativas a la masa bruta verificada de los contenedores llenos es competencia y responsabilidad de los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS. Los Gobiernos Contratantes que actúan como Estados rectores de puertos deberían verificar el cumplimiento de dichas prescripciones del Convenio SOLAS. La ejecución de las prescripciones del Convenio SOLAS que no se cumplan será exigible conforme a las legislaciones nacionales.

15.2 La eficacia y ejecución máximas de la prescripción del Convenio SOLAS relativa a la verificación de la masa bruta de los contenedores residen en la negativa a que se embarque en un buque que se rige por las reglas del Convenio SOLAS todo contenedor lleno cuya masa bruta verificada no se haya obtenido con la antelación suficiente para que la información se utilice en el plano de estiba del buque. Los gastos que ocasionen no embarcar, almacenar, demorar o devolver finalmente el contenedor al expedidor de la licitación deberían supeditarse a lo acordado contractualmente por las partes comerciales.

---

<sup>6</sup> Véase el Código de prácticas de seguridad para la estiba y sujeción de la carga (resolución A.714(17)) y sus posteriores enmiendas.

**16 Fecha de entrada en vigor de las prescripciones del Convenio SOLAS relativas a la masa bruta verificada de un contenedor que transporte carga**

16.1 Está previsto que las prescripciones del Convenio SOLAS relativas a la masa bruta verificada de un contenedor que transporte carga (regla VI/2 del Convenio SOLAS) entren en vigor en julio de 2016.

---