

NIT.899.999.055-4

RESOLUCIÓN NÚMERO **0002793** DE 2016

-1 JUL 2016

"Por la cual se da cumplimiento al Capítulo VI regla 2 del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS 74 Enmendado), aprobado mediante Ley 8ª de 1980, y se reglamentan los requisitos y procedimientos para la Verificación de la Masa Bruta de Contenedores con carga"

EL MINISTRO DE TRANSPORTE

En ejercicio de sus facultades constitucionales y legales, y en especial las conferidas por el numeral 6.2 del artículo 6 del Decreto 087 de 2011 y,

CONSIDERANDO:

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

Que el Comité de Seguridad Marítima de la Organización Marítima Internacional (en adelante "La OMI") aprobó, mediante la MSC.1/CIRC.1475 del 9 de junio de 2014, las directrices relativas a la Masa Bruta Verificada ("VGM" sus siglas en inglés) de los contenedores con carga (en adelante "contenedores llenos").

Que de acuerdo con lo establecido en la Parte A, Regla 2, del Capítulo VI del Convenio SOLAS, "El expedidor tiene la responsabilidad de obtener y documentar la masa bruta de los contenedores llenos. 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".

Que con el fin de introducir las mejoras necesarias para la seguridad de los contenedores, el MSC 94 de la OMI enmendó el Capítulo VI Regla 2 del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS 74 Enmendado), estableciendo que dichas disposiciones entran en vigor a partir de julio de 2016, las cuales deberán aplicarse a los contenedores con carga (contenedores llenos) que se exporten por medio de transporte marítimo.

Con el objetivo de crear una eficiente implementación de las disposiciones del Capítulo VI regla 2 del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS 74 Enmendado), todos los intervinientes en el transporte marítimo de carga en contenedores deben planificar, negociar y llegar a un acuerdo sobre los temas de orden operacional y comercial, tales como el método de presentación y el medio de comunicación de la verificación de la masa bruta de los contenedores llenos, y las demás medidas que se deben adoptar para lograr un flujo de transporte ininterrumpido en caso que llegue a un puerto colombiano un contenedor lleno excediendo lo dispuesto en la verificación sobre masa bruta verificada.

Que de acuerdo con lo establecido en el artículo 3 de la Ley 105 de 1993 "el transporte público es una industria encaminada a garantizar la movilización de personas o cosas por medio de vehículos apropiados a cada una de las infraestructuras del sector, en condiciones de libertad de acceso, calidad y seguridad de los usuarios, sujeto a una contraprestación económica y se regirá por los siguientes principios: (...) 2. Del carácter de servicio público de transporte: La operación del transporte público en Colombia es un servicio bajo la regulación del Estado, quien ejercerá el



"Por medio de la cual se da cumplimiento al Capítulo VI regla 2 del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS 74 Enmendado), aprobado mediante Ley 8° de 1980, y se reglamentan los requisitos y procedimientos para la Verificación de la Masa Bruta de Contenedores con carga"

control y la vigilancia necesarios para su adecuada prestación, en condiciones de calidad, oportunidad y seguridad."

Que así mismo, el artículo 2 de la Ley 336 de 1996, por medio de la cual se determinan las disposiciones generales para los modos de transporte, establece que "La seguridad, especialmente la relacionada con la protección de los usuarios, constituye prioridad esencial en la actividad del sector y del sistema de transporte", y el artículo 5 de la misma ley reitera que "el carácter de servicio público esencial bajo la regulación del Estado que la ley le otorga a la operación de las empresas de transporte público, implicará la prelación del interés general sobre el particular, especialmente en cuanto a la garantía de la prestación del servicio y a la protección de los usuarios, conforme al reglamento para cada modo".

Que en concordancia con lo anterior, el artículo 1615 del Código de Comercio colombiano, al regular el contrato de transporte marítimo de mercancías establece que "el remitente garantiza al transportador la exactitud de las marcas, número, cantidad, calidad, estado y peso de la cosa, en la forma que dicho remitente los declare al momento de la entrega".

Que en este sentido, se hace necesario establecer los requisitos y procedimientos para la verificación de la masa bruta de contenedores llenos que vayan a ser embarcados a bordo de buques en puertos marítimos colombianos con destino a tráficos internacionales.

Que el contenido de la presente resolución fue publicado en la página Web del Ministerio de Transporte, el día veintiuno (21) de Junio hasta el veintisiete (27) de Junio de dos mil dieciséis (2016), en cumplimiento de lo determinado en el literal octavo (08) del artículo ocho (08) de la Ley 1437 de 2011, con el objeto de recibir opiniones, sugerencias o propuestas alternativas.

En mérito de lo expuesto,

RESUELVE:

ARTÍCULO 1. Objeto. La presente Resolución tiene por objeto establecer los requisitos y procedimientos para la verificación de la masa bruta de contenedores con carga (contenedores llenos) que vayan a ser embarcados a bordo de buques en puertos marítimos colombianos con destino a tráficos internacionales.

ARTÍCULO 2. Ámbito de aplicación. La presente Resolución será aplicable según lo establecido en el Capítulo VI Regla 1 del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS 74 Enmendado), ratificado por Colombia mediante Ley 8 de 1980.

ARTÍCULO 3. Definiciones. Para la aplicación de esta Resolución se tendrán en cuenta las siguientes definiciones:

Bulto: Uno o más elementos de la 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.

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

Contenedor: De conformidad con el Convenio internacional sobre la seguridad de los contenedores, 1972, enmendado (en adelante, el "Convenio CSC"), se entiende por contenedor un elemento de equipo de transporte con las siguientes características: a) de carácter permanente y, por tanto, suficientemente resistente para permitir su empleo repetido; b) especialmente ideado para facilitar el transporte de mercancías, por uno o varios modos de transporte, sin manipulación intermedia de la carga; c) construido de manera que pueda sujetarse y/o manipularse fácilmente, con cantoneras para ese fin; y d) de un tamaño tal que la superficie delimitada por las cuatro esquinas inferiores exteriores sea: i) por lo menos de 14 m² (150 pies cuadrados); o ii) por lo menos de 7 m² (75 pies

"Por medio de la cual se da cumplimiento al Capítulo VI regla 2 del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS 74 Enmendado), aprobado mediante Ley 8° de 1980, y se reglamentan los requisitos y procedimientos para la Verificación de la Masa Bruta de Contenedores con carga"

cuadrados), si lleva cantoneras superiores.

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

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

Contrato de transporte: Contrato en virtud del cual una empresa de transporte marítimo, un transportador marítimo no operador de naves, o en general un transportador, 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.

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

Elementos de la carga: De conformidad con lo establecido para el término "carga" en el Convenio CSC, son todos los bienes, productos, mercancías, líquidos, gases, sólidos y artículos de cualquier clase transportados en los contenedores en virtud de un contrato de transporte. No se consideran elementos de la carga el equipo y los suministros del buque incluidas las piezas de respeto y los pertrechos, transportados en contenedores.

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

Expedidor: Persona natural o jurídica nombrada en el conocimiento de embarque o carta de porte marítimo o documento de transporte multimodal equivalente, como expedidor, remitente, cargador o embarcador y/o persona que haya concertado o en cuyo nombre o por cuenta de la cual se haya celebrado un contrato de transporte de mercancías con una empresa de transporte marítimo, un transportador marítimo no operador de naves, o en general un transportador.

Masa bruta: Suma de la masa de la tara del contenedor y las masas de todos los bultos y elementos de la carga, añadiendo las paletas, la madera de estiba y demás material de embalaje/envasado y de sujeción que se carguen en el contenedor.

Masa bruta verificada: Corresponde a la masa bruta total de un contenedor lleno obtenida mediante uno de los métodos descritos en la presente Resolución.

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

Material de embalaje/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.

"Por medio de la cual se da cumplimiento al Capítulo VI regla 2 del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS 74 Enmendado), aprobado mediante Ley 8ª de 1980, y se reglamentan los requisitos y procedimientos para la Verificación de la Masa Bruta de Contenedores con carga"

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.

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

Representante del Puerto o Sociedad Portuaria: Persona autorizada por el puerto o la sociedad portuaria a cuyas instalaciones está destinado, o en cuyas instalaciones se encuentra, un contenedor con el fin de ser embarcado a bordo de buques con destino a tráficos internacionales.

Transportador Marítimo: Es la empresa de transporte marítimo y el transportador marítimo no operador de naves habilitados conforme al Artículo 2.2.3.1.2.1 y siguientes del Decreto 1079 de 2015, o el Operador de Transporte Multimodal registrado ante el Ministerio de Transporte conforme a la Decisión 331 de la Comunidad Andina y al artículo 2.4.4.1.1. del Decreto 1079 de 2015, que expidan el conocimiento de embarque o el documento de transporte multimodal al amparo del cual el contenedor es embarcado a bordo de buques con destino a tráficos internacionales. Cuando el contrato de transporte se haya celebrado con una persona o empresa que no haya sido habilitada conforme a las normas antes citadas, será considerado como Transportador Marítimo la persona o empresa que haya asumido frente al expedidor la obligación de transportar mercancías de un lugar a otro mediante el pago de un flete.

ARTÍCULO 4. Información de la Masa Bruta Verificada. Es el expedidor quien tiene la obligación de suministrar al transportador marítimo la información acerca de la Masa Bruta Verificada de los contenedores llenos objeto del contrato de transporte, con el suficiente tiempo de antelación para que tanto el representante del puerto como el capitán o su representante, pueda realizar el plan de estiba del buque.

El expedidor podrá también suministrar dicha información al transportador marítimo directamente, o por intermedio de un tercero autorizado o del representante del puerto, conforme a los acuerdos que celebre para este efecto.

En cumplimiento de la regla VI/5 del Convenio SOLAS, los contenedores no se llenarán más allá de la masa bruta máxima indicada en la placa de identificación del contenedor. El capitán del Buque podrá negar el embarque en un buque de los contenedores cuya masa bruta verificada exceda la masa bruta máxima permitida

De conformidad con lo dispuesto en el Código de prácticas de seguridad para la estiba y sujeción de la carga, el capitán del buque deberá aceptar la carga a bordo de su buque solamente si cuenta con la información suficiente para llegar a la convicción de que puede transportarse en condiciones seguras. No obstante lo anterior, las reglas del Convenio SOLAS no restringen el principio por el cual el capitán tiene pleno arbitrio para decidir si se autoriza o no el embarque de un contenedor lleno en su buque. Esto no da derecho, sin embargo, a proceder al embarque, caso en el cual, el capitán del buque debe dejar constancia de la decisión tomada.

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 del puerto 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 plan de estiba del buque.

ARTÍCULO 5. Documento de expedición. El documento de expedición podrá ser incluido entre las instrucciones del transporte dadas por el expedidor al transportador marítimo, o constituir una comunicación aparte (por ejemplo, en una declaración o tiquete, expedido por un punto de pesaje, tras utilizar equipo calibrado y certificado en la ruta entre el origen del expedidor y el puerto o en el puerto o sociedad portuaria como tal).

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

1. Hacer constar claramente que la masa bruta proporcionada es la "masa bruta verificada"

"Por medio de la cual se da cumplimiento al Capítulo VI regla 2 del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS 74 Enmendado), aprobado mediante Ley 8ª de 1980, y se reglamentan los requisitos y procedimientos para la Verificación de la Masa Bruta de Contenedores con carga"

definida en la presente disposición.

2. Estar firmado por el expedidor o 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 o incluir el nombre y/o razón social de la persona jurídica y su número de identificación tributaria, si es del caso.

Parágrafo. El transportador marítimo deberá informar al expedidor, a más tardar al momento de la celebración del contrato de transporte el término con el que cuenta para documentar la información sobre la masa bruta verificada, la cual deberá ser utilizada para elaborar el plan de estiba del buque.

ARTÍCULO 6. Métodos de verificación de masa bruta de contenedor. 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:

Método 1: Una vez se termine el cargue y sellado del contenedor, el expedidor podrá pesar la unidad de transporte lleno o disponer que una tercera parte lo pese.

Método 2: El expedidor, o la tercera parte que el expedidor haya dispuesto, podrá pesar todos los bultos y elementos de carga, añadiendo la masa de las paletas, la madera de estiba y demás material de embalaje/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. Toda tercera parte que haya procedido a la totalidad o a parte de la arrumazón del contenedor, deberá informar al expedidor, de la masa de los elementos de la carga y del material de embalaje/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 2

Cualquiera sea el método utilizado, bien sea el Método 1 o 2 antes descritos, la masa bruta de los contenedores llenos deberá verificarse a través de equipos calibrados y certificados, en cumplimiento con lo dispuesto en el Convenio SOLAS.

ARTÍCULO 7. Certificación de la masa bruta verificada. Acto por medio del cual se informa por parte del expedidor al capitán del buque o su representante y/o al representante del Puerto o Sociedad Portuaria la Masa Bruta Verificada de los contenedores llenos, determinada mediante cualquiera de los dos (2) métodos mencionados en la presente resolución, y de acuerdo con lo dispuesto en las directrices del Convenio SOLAS. Esta certificación deberá ser informada, preferiblemente por medios electrónicos, tales como el intercambio electrónico de datos (EDI) o el tratamiento electrónico de datos (EDP), con la suficiente antelación para que tanto el representante del puerto o sociedad portuaria, como el capitán del buque o su representante utilicen dicha información para hacer el plan de estiba del buque.

De la misma manera, el expedidor podrá cumplir las obligaciones previstas en las directrices del Convenio SOLAS y lo dispuesto en esta resolución, informando al transportador marítimo la masa bruta verificada. En este caso, el transportador marítimo será el responsable de proporcionar la información relativa a la Masa Bruta Verificada del contenedor lleno al representante del puerto o sociedad portuaria antes del embarque, y siempre con la suficiente antelación para que dicha información sea utilizada al momento de la realización del plan de estiba.

Subsidiariamente, el expedidor podrá suministrar la información sobre la masa bruta verificada al representante del puerto o sociedad portuaria, luego del ingreso del contenedor lleno a la instalación portuaria y autorizar a éste para suministrar al capitán del buque o a su representante la información sobre la masa bruta verificada que le fue entregada por el expedidor con antelación, una vez el contenedor se haya entregado a la instalación portuaria y sea pesado en ella.

Cuando un contenedor lleno se entregue en la instalación de un Puerto o Sociedad Portuaria, su representante deberá haber sido informado por el transportador marítimo acerca de si el expedidor ha proporcionado o no la masa bruta verificada del contenedor lleno y cuál es dicha masa bruta verificada.



"Por medio de la cual se da cumplimiento al Capítulo VI regla 2 del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS 74 Enmendado), aprobado mediante Ley 8ª de 1980, y se reglamentan los requisitos y procedimientos para la Verificación de la Masa Bruta de Contenedores con carga"

El capitán del buque o su representante y el representante del Puerto o Sociedad Portuaria podrán celebrar acuerdos para garantizar que la información proporcionada por los expedidores sobre la masa bruta verificada del contenedor lleno sea compartida rápidamente. Se podrán utilizar los sistemas de comunicación existentes actualmente para transmitir y compartir dicha información sobre la masa bruta verificada de los contenedores, tales como el sistema de información electrónica o los portales web de los puertos o sociedades portuarias, o por medio de un archivo en PDF enviado por correo electrónico a las direcciones registradas, entre otras. Dichas alternativas podrán ser escogidas o utilizadas igualmente como planes de contingencias de ser necesarias, sin generar sobrecostos adicionales al expedidor de la carga.

ARTÍCULO 8. Pesaje de contenedores en los Puertos o Sociedades portuarias. En cumplimiento con lo dispuesto en las Directrices de SOLAS relativas a la Masa Bruta Verificada de los contenedores llenos, aquellos contenedores que vayan a ser embarcados con fines a tráfico internacionales tendrán la posibilidad de ser pesados en el Puerto o Sociedad portuaria, siempre y cuando el expedidor solicite expresamente que dicho servicio de pesaje sea llevado a cabo en las instalaciones del puerto o sociedad portuaria.

ARTÍCULO 9. Documento de expedición emitido por parte de los Puertos o Sociedades Portuarias. El Documento de Expedición emitido por parte de los Puertos o Sociedades Portuarias, será una declaración o tiquete emitida por las básculas debidamente calibradas y certificadas por la autoridad competente. Esta información podrá ser suministrada de manera física y/o electrónica y tendrán la misma validez. Dicho documento será entregado por parte de los Puertos o Sociedades Portuarias siempre y cuando el pesaje se haya hecho por parte de éstos dentro de sus instalaciones y por solicitud del expedidor

ARTICULO 10. Costos. El servicio de pesaje del contenedor prestado por el Puerto o la Sociedad Portuaria se podrá cobrar como parte de los costos de operación portuaria, en los eventos que el expedidor solicite dicho servicio expresamente, en las instalaciones del Puerto o Sociedad Portuaria.

Cuando sea necesario hacer una operación adicional de pesaje del contenedor para verificar su masa bruta, este servicio podrá ser cobrado como un servicio adicional por el puerto o la sociedad portuaria, a las tarifas que para el efecto registre en la Superintendencia de Puertos y Transporte.

En todo caso, el cobro de una tarifa adicional por el servicio de pesaje del contenedor para verificar su masa bruta deberá ser objeto de un acuerdo previo entre el puerto o la sociedad portuaria, por una parte, y el expedidor o el transportador marítimo, por la otra.

Parágrafo: La certificación de la masa bruta de contenedores al ser inicialmente una obligación del expedidor, según se estipula en las directrices del Convenio SOLAS, no generará ningún sobrecosto en la cadena de operaciones.

ARTICULO 11. Tráfico intermodal, multimodal y trasbordo de contenedores. La masa bruta verificada de los contenedores llenos en tráfico intermodal, multimodal o en trasbordo, deberá comunicarse a la siguiente parte operadora del servicio de transporte que se hace responsable del contenedor.

En el tráfico intermodal y multimodal, 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 un puerto o sociedad portuaria sin que se haya verificado su masa bruta, no podrá embarcarse a menos que el capitán o su representante y el representante del puerto hayan obtenido la masa bruta verificada del contenedor en nombre del expedidor.

Todos los contenedores llenos que se descarguen en un puerto de transbordo deberán disponer ya de la masa bruta verificada, lo que hará innecesario que vuelvan a pesarse en la instalación portuaria de transbordo. El buque que efectúe la entrega deberá notificar a la instalación 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 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

"Por medio de la cual se da cumplimiento al Capítulo VI regla 2 del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS 74 Enmendado), aprobado mediante Ley 8ª de 1980, y se reglamentan los requisitos y procedimientos para la Verificación de la Masa Bruta de Contenedores con carga"

información según acuerden las partes interesadas.

ARTÍCULO 12. Contenedores Vacíos: 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 indique de forma visible en el contenedor de conformidad con lo estipulado en la norma de la Organización Internacional de Normalización (ISO en sus siglas en inglés) para el marcado y la identificación de los contenedores, la cual será la tara que deberá utilizarse.

ARTÍCULO 13. Inicio de aplicación de la exigencia de la masa bruta verificada. Las medidas establecidas en la presente disposición, serán aplicables a partir de Julio de 2016, de conformidad con lo establecido en el Capítulo VI Regla 2 del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS 74 Enmendado).

Parágrafo. Sin perjuicio de lo anterior y de acuerdo con la MSC./Circ. 1548 del 23 de mayo de 2016, el Comité de Seguridad Marítima acordó que las Administraciones y las autoridades de supervisión de los Estados rectores del puerto deberán adoptar un enfoque práctico al momento de verificar el cumplimiento de lo prescrito en las directrices relativas a la masa bruta verificada de los contenedores de carga, durante un período de tres (3) meses, después del 1 de Julio de 2016, con miras a:

1. Permitir que los contenedores llenos que se carguen en un buque antes del 1 de julio de 2016 y se transborden el 1 de julio de 2016 o posteriormente se expidan a su puerto final de descarga sin la masa bruta verificada de los contenedores con carga, especificada en las reglas VI/2.4 a VI/2.6 del Convenio SOLAS; y
2. Dotar de flexibilidad a todas las partes interesadas en el transporte en contenedores para mejorar, si es necesario, los procedimientos de documentación, comunicación e intercambio de información sobre la masa bruta verificada de los contenedores con carga.

ARTÍCULO 14. Vigencia. La presente Resolución rige a partir de la fecha de su publicación.

PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE.

Dada en Bogotá, D. C a

-1 JUL 2016


JORGE EDUARDO ROJAS GIRALDO
Ministro de Transporte

Aprobó: Amparo Lotero Zuluaga - Jefe Oficina Asesora Jurídica (E)
Dimitri Zaninovich Victoria - Viceministro de Transporte (E)
Revisó: Gisella Fernanda Beltrán Zambrano - Coordinadora Grupo Conceptos y Apoyo Legal (E) 6432.
Oscar Gustavo Acosta Manrique - Jefe Oficina de Regulación Económica (E)
Proyectó: María Camila Celis Gómez - Grupo Logística y Carga (M)