

DECRETO N° 39904-MOPT-MICITT

EL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA,  
L MINISTRO DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES Y  
Y EL MINISTRO DE CIENCIA, TECNOLOGIA Y TELECOMUNICACIONES

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, de la Ley No. 6227 “Ley General de la Administración Pública”, publicada en el Diario Oficial La Gaceta No. 102 del 30 de mayo de 1978, Alcance No. 90; Ley No. 4786 “Reforma Crea Ministerio de Transportes en sustitución del actual Ministerio de Obras Públicas, deroga leyes N° 4420 de 8/11/1968, N° 3157 de 06/08/1963; Ley No. 7169 “Ley de Promoción del Desarrollo Científico y Tecnológico”, publicada en el Diario Oficial La Gaceta No. 144 del 01 de agosto de 1990, Alcance No. 23; Ley N° 8279 del 2 de mayo del 2002, Ley del Sistema Nacional para la Calidad”, publicada en el Diario Oficial La Gaceta No. 96 del 21 de mayo de 2002.

*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 26 de febrero del 2009, publicada en el Alcance Digital N° 4 a *La Gaceta* N° 249 del 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; 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 SOLAS indicado en el Considerando anterior.

VIII.- Que en la planificación nacional el Ente Costarricense de Acreditación dentro del Sector de Ciencia, Tecnología e Innovación, y cuya rectoría está a cargo del Ministerio de Ciencia, Tecnología y Telecomunicaciones, coadyuvan al desarrollo económico y social, sostenibilidad ambiental, salud pública y protección del consumidor, fomentando una cultura nacional para la calidad, con la misión de mantener la confianza y la credibilidad en el Sistema Nacional para la Calidad.

IX.- Que de conformidad con lo establecido en el artículo 12 bis del Decreto Ejecutivo No. 37045 del 22 de febrero de 2012 y su reforma “Reglamento a la Ley de Protección al Ciudadano del Exceso de Requisitos y Trámites Administrativos”, esta regulación cumple con los principios de mejora regulatoria, de acuerdo con el informe No. DMRRT-AR-INF-099-16, emitido por la Dirección de Análisis Regulatorio del Ministerio de Economía, Industria y Comercio. **Por tanto;**

**Decretan:**

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

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

1.1. **Equipo calibrado:** toda balanza, báscula puente, equipo de izada, equipo de producción/fabricación 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 Sistema Internacional de Unidades en un proceso de calibración, para determinar que se encuentra dentro de la tolerancia establecida por el fabricante del equipo.

1.2 **Elementos de la carga:** 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 **Contenedor:** 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 Contrato de transporte:** 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 Masa bruta:** es 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 Bulto:** 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 Contenedor lleno:** 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 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, 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 Material de sujeción:** 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 Buque:** 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 Embarcador:** 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 Documento de Expedición:** 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 Masa de la tara:** 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 Representante de la terminal:** 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 **Masa bruta verificada:** la masa total de un contenedor lleno obtenida mediante uno de los métodos descritos en el artículo 3.

1.16 **Ente Costarricense de Acreditación (ECA):** 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.

1.17 **DNS:** Dirección de Navegación y Seguridad

1.18 **MOPT:** Ministerio de Obras Públicas y Transportes

1.19 **SOLAS:** Convenio Internacional sobre la Seguridad de la Vida Humana en el Mar.

Artículo 2º- **Responsabilidad.** La responsabilidad de obtener y documentar la Masa Bruta Verificada (MBV) 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 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/ensado 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 el anexo A de este documento. Este método comprende el pesaje de la carga, el proceso de embalaje/ensado y el sellado del contenedor.

B.1 Toda tercera parte que haya procedido a la totalidad o a parte de la colocación y distribución de la carga en el contenedor deberá informar al embarcador de la masa de los elementos de la carga y del material de embalaje/ensado 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 6 del presente reglamento.

B.2 Cuando se coloque y distribuya la carga en el contenedor, no será necesario volver a pesar los 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).

B.3 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.4 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 supeditará a las condiciones establecidas en el artículo 4.

Artículo 4°- **Proceso de verificación del método B.** Se aceptarán como mecanismos de verificación del método B uno de los siguientes:

- I. El método B que ha sido verificado por un organismo de inspección acreditado o reconocido por el Ente Costarricense de Acreditación, bajo la norma INTE-ISO/IEC 17020 en su versión vigente. Para ello se debe seguir lo establecido en el Anexo B.
- II. El ECA podrá reconocer las certificaciones emitidas por organizaciones certificadoras, acreditadas por organismos de acreditación miembros de los Acuerdos de Reconocimiento Multilaterales en el Foro Internacional de Acreditación, para ello el ECA dispondrá de un procedimiento específico que deben cumplir. El alcance de la certificación debe permitir que se asegure que el embarcador cuenta con equipos calibrados, se asegura la trazabilidad de los materiales y la seguridad y custodia del contenedor.

Artículo 5°- **Documento de Expedición.** 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. El documento de expedición donde conste la verificación de la masa bruta del contenedor lleno emitido por el embarcador, deberá contener la siguiente información:

5.1 Número de Contenedor.

5.2 Número de Marchamo colocado en el contenedor.

5.3 Masa Bruta Verificada del Contenedor.

5.4 El número de Certificado de Calibración del equipo de pesaje utilizado, o según aplique el certificado de inspección o el certificado reconocido por el ECA.

5.5 Tipo de Contenedor.

5.6 Fecha de Emisión

Artículo 6°- **Transmisión de la información.** El embarcador deberá remitir el Documento de Expedición por los medios físicos o electrónicos acordados con la compañía naviera y la terminal portuaria, con al menos 24 horas de anticipación, previo a la carga del contenedor al buque.

Sin embargo, 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 7°.- **De los sistemas de pesaje para los métodos A y B.** 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 en Laboratorio de Calibración acreditado o reconocido por el ECA, para la debida declaración de la masa bruta del contenedor de parte del embarcador.

Será responsabilidad del operador del instrumento de pesaje contar con procedimientos documentados para el mantenimiento y verificaciones intermedias de los equipos, además de mantener los registros asociados de estas actividades, y de las calibraciones realizadas.

Artículo 8°.- **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 segunda.

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 9.- **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 de  $\pm 5\%$  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 deberán supeditarse a lo acordado contractualmente por las partes comerciales.

Artículo 10. **Apertura del Contenedor.** En el caso de que el contenedor ya cuente con el reporte del embarcador sobre la masa bruta verificada del contenedor 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 proceso de verificación que regula el presente reglamento.

Artículo 11. **Control.** La Dirección de Navegación y Seguridad del MOPT podrá llevar 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.

Artículo 12. **Reconocimiento de organismos de evaluación de la conformidad por parte del ECA.** Los laboratorios de calibración, organismos de inspección y organismos de certificación de sistemas que deseen que su acreditación sea reconocida por el ECA, deberán efectuar lo establecido en el procedimiento de ECA de “Reconocimiento de la equivalencia del certificado de acreditación”, número ECA-MC-MA-P05, publicado en el Diario Oficial La Gaceta número 98 del 23 de mayo de dos mil dieciséis.

El ECA deberá notificar a la Dirección de Navegación y Seguridad del MOPT, los organismos que haya reconocido para cumplir con este Decreto.

Artículo 13: Los documentos de expedición de verificación de la masa bruta de los contenedores llenos expedidos bajo la responsabilidad de un embarcador cuyo país sea miembro de la Organización Marítima Internacional y cumplan con las condiciones establecidas en la Regla 2 de la Parte A del


Capítulo VI del Convenio sobre la Seguridad de la Vida Humana en el Mar enmendado y las Directrices emitidas por la OMI, serán aceptados por los otros países miembros y considerados para todos los efectos previstos en el presente reglamento de idéntica validez a los certificados expedidos por ellos.

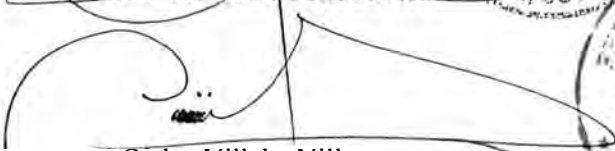
**Transitorio Único.** — Con el objeto de otorgar un plazo para la implantación en todos sus extremos del proceso de verificación de la masa bruta de los contenedores llenos, y tomando en cuenta el plan de acción entre la Administración y los sectores involucrados, se definen las siguientes etapas y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

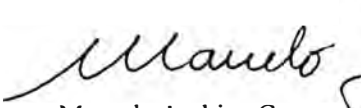
- a) A partir de la entrada en vigencia del presente reglamento, los embarcadores o los terceros autorizados por los primeros, deberán reportar la masa bruta verificada del total de contenedores llenos a las navieras contratadas y por mecanismos establecidos entre éstos, información que tendrá la condición 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 o reconocidos por el ECA.
- c) A partir del 1 de julio de 2017, los embarcadores que utilicen el método B deberán contar con la debida acreditación desarrollados conforme a los Anexos A y B adjuntos, establecido en el presente Decreto.

Artículo 14º-Rige a partir de su publicación.

Dado en la Presidencia de la República, San José, el día 30 del mes de agosto del 2016.

  
Luis Guillermo Solís Rivera

  
Carlos Villalta Villegas  
Ministro de Obras Públicas y Transportes

  
Marcelo Jenkins Coronas  
Ministro de Ciencia, Tecnología y Telecomunicaciones

