



**AUTORIDAD MARÍTIMA PORTUARIA  
REPÚBLICA DE EL SALVADOR**

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

## **RESOLUCIÓN No. 111/2016. ACTA No. 25.**

### **EL CONSEJO DIRECTIVO DE LA AUTORIDAD MARITIMA PORTUARIA**

#### **CONSIDERANDO:**

- I)** Que la Ley General Marítimo Portuaria (LGMP) emitida mediante Decreto Legislativo Número 994, de fecha 19 de septiembre de 2002, publicada en el Diario Oficial Número 182, Tomo No. 357 del 1º. de octubre de 2002, al crear la Autoridad Marítima Portuaria (AMP) como una institución autónoma responsable de ejercer la regulación técnica y económica de las actividades marítimas y portuarias, le confirió la competencia de velar por la protección de los intereses marítimos y por la seguridad de la navegación, así como salvaguardar la vida humana en el mar.
- II)** Que de conformidad al Artículo 7 Numeral 7 de la Ley General Marítimo Portuaria, la Autoridad Marítima Portuaria representa a El Salvador ante la Organización Marítima Internacional, por sus siglas OMI, que es un Organismo especializado de la Organización de Naciones Unidas (ONU), que promueve la concertación entre los países y la emisión de normas que regulen la navegación marítima mundial, y la firma de Convenios Internacionales que al entrar en vigor vuelven de obligatorio cumplimiento normas relativas a la protección de la vida humana en el mar, del medio ambiente y de la seguridad en la navegación marítima.
- III)** Que en 1974 la OMI propició la firma del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, conocido por sus siglas en inglés como Convenio SOLAS 1974; el cual ha sido ratificado y está vigente para la mayoría de países del mundo y se considera como el más importante de todos los tratados internacionales relativos a la seguridad de los buques mercantes. En El Salvador se encuentra en proceso de revisión por el Órgano Ejecutivo, previo a ser sometido a la Asamblea Legislativa para su ratificación.
- IV)** Que en noviembre de 2014, el Comité de Seguridad Marítima de la OMI estableció enmiendas al Convenio SOLAS y aprobó directrices consistentes en requerir como condición para cargar en un buque un contenedor lleno, que se verifique previamente su peso bruto; siendo el embarcador o expedidor el responsable de obtener tal peso bruto y de comunicarlo al puerto y a la naviera. Tales directrices entrarán en vigencia el 1º. de julio de 2016 y son de obligatorio cumplimiento para todos los países signatarios del Convenio SOLAS.
- V)** Que es conveniente que se cumpla en los puertos salvadoreños las directrices de la OMI, puesto que al país arriban buques de países que ya ratificaron el Convenio SOLAS; y los capitanes de esos buques no subirán a bordo contenedores sin el certificado de peso bruto verificado, lo que afectaría a los embarcadores salvadoreños.

**POR TANTO**, con base en el Artículo 7 Numerales 1, 3, 5 y 7 de la Ley General Marítimo Portuaria, acuerda emitir el siguiente,

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

#### **ART. 1.- OBJETO**

El presente Reglamento tiene por objeto establecer las normas, requisitos y acciones necesarias para garantizar la seguridad de los buques, la seguridad de los trabajadores a bordo y en tierra y la seguridad de la carga, a través del cumplimiento de las enmiendas al Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS 1974), contenidas en la Regla 2 de la parte A del Capítulo VI,

que establece la obligación del expedidor de verificar el peso bruto de los contenedores llenos antes de su estiba a bordo del buque.

## **ART. 2.- DEFINICIONES**

**Agente Marítimo o Agente Naviero:** Es la persona designada por el propietario, Armador o Capitán de un buque, para realizar ante las autoridades salvadoreñas, las gestiones relativas a la atención de un buque en puerto salvadoreño. Dicho Agente tiene la representación activa y pasiva, judicial y extrajudicial, conjunta o separadamente de su Capitán, propietario o Armador, ante los entes públicos y privados, a todos los efectos y responsabilidades del viaje que el buque realice a dicho puerto o desde el mismo.

**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 mencionar los paquetes, las cajas, los artículos embalados/ensados y los envueltos en cartón.

**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 hasta o desde uno de estos buques.

**Compañía Naviera:** empresa con la cual el expedidor o embarcador firmó el contrato de transporte. En el caso de buques de bandera extranjera, la Compañía naviera está representada por el Agente Marítimo, también llamado Agente Naviero, autorizado por la AMP e inscrito en el Registro Marítimo Salvadoreño que lleva la AMP.

**Contenedor:** elemento de equipo de transporte:

- a) de carácter permanente y, por tanto, con suficiente resistencia 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.

**Contenedor lleno:** se entiende el contenedor definido anteriormente, cargado total o parcialmente 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.

**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.

**Documento de expedición, denominado VGM por sus siglas en inglés:** es el documento que utiliza el expedidor o embarcador para comunicar a la naviera la masa bruta verificada de un contenedor lleno, como requisito para su embarque. 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 realizado en una báscula calibrada por un laboratorio de calibración acreditado por el Organismo Salvadoreño de Acreditación (OSA).

**Elementos de la carga:** son los 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 de fijación y los pertrechos, transportados en contenedores, no se consideran carga.

**Equipo calibrado y certificado:** toda balanza, báscula puente, equipo de izada o cualquier otro dispositivo que esté calibrado y certificado por un laboratorio de calibración acreditado por el Organismo Salvadoreño de Acreditación. (OSA).

**Expedidor, Embarcador o exportador:** es la entidad o persona jurídica mencionada en el conocimiento de embarque o en la carta de porte marítimo o en el documento de transporte multimodal equivalente que haya concertado un contrato de transporte de mercancías con una compañía naviera.

**Masa Bruta:** Es el peso combinado permitido para el contenedor y su carga, el cual está expresado en kilogramos o libras.

**Masa bruta verificada:** Es la suma del peso de la tara del contenedor y los pesos de todas las mercancías y sus elementos, añadiendo paletas, la madera de la estiba y demás material de embalaje, envasado y de sujeción, que se carguen en el contenedor, obtenida mediante uno de los métodos descritos en este Reglamento.

**Material de embalaje/ensado:** 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.

**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/ensado ni de sujeción.

**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.

**OSA:** Organismo Salvadoreño de Acreditación.

**ONA:** Organismo Nacional de Acreditación, Nicaragua.

**OGA:** Oficina Guatemalteca de Acreditación.

**OHA:** Organismo Hondureño de Acreditación.

**ECA:** Ente Costarricense de Acreditación.

**CNA:** Consejo Nacional de Acreditación de Panamá.

**Operador Portuario:** Es la persona natural o jurídica, con experiencia específica en actividades de explotación de servicios portuarios, que actúa como administrador de un Puerto. CEPA es la autoridad portuaria local de los puertos mercantes estatales de Acajutla y La Unión; y sobre éstos tiene competencias en concepto de administración, operación, mantenimiento y conservación; y la Corporación Salvadoreña de Inversiones (CORSAIN) es la autoridad portuaria local del Puerto CORSAIN, el cual administra, opera, mantiene y conserva.

**Prestador de Servicios Portuarios:** la persona natural o jurídica, que mediante el contrato con un Operador Portuario y debidamente autorizada por la AMP, se dedica a proporcionar los servicios que demanden los buques y los propietarios o consignatarios de las cargas, tales como los servicios de amarre, atraque, estiba y desestiba, recepción e inspección de cargas, consolidación y desconsolidación de contenedores, almacenamiento, pesaje de mercadería u otros servicios de manipulación de la carga para los buques.

**Transbordo:** Operación que consiste en descargar un contenedor de un buque, almacenarlo temporalmente, para embarcar el mismo en un buque distinto.

**Viajes internacionales cortos:** 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 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.

### **ART. 3.- ÁMBITO DE APLICACIÓN**

El presente Reglamento se aplica a todos los contenedores llenos que a partir del 1º. de julio de 2016, vayan a estibarse a bordo de un buque de carga de arqueo bruto igual o superior a 500 toneladas, que se rige por las reglas del Convenio Internacional SOLAS 1974.

De conformidad a la Regla 2, parte A del Capítulo VI del Convenio Internacional SOLAS 1974, se debe verificar la masa bruta de todos los contenedores llenos antes de ser cargados al buque. En ningún caso se permitirá estimación del peso.

### **ART. 4.- EXCEPCIONES**

El presente Reglamento no se aplicará a:

- a) Contenedores transportados sobre un chasis o un remolque cuando dichos contenedores son conducidos a o desde un buque de transbordo rodado destinado a viajes internacionales cortos.
- b) Contenedores llenos con su masa bruta verificada, cuando son entregados por un buque que se rige por las reglas del Convenio SOLAS, a la instalación de una terminal portuaria, para su transbordo a un buque que también se rige por las reglas del Convenio SOLAS.

### **ART. 5.- RESPONSABILIDADES**

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

### **ART. 6.- MÉTODOS PARA OBTENER LA MASA BRUTA VERIFICADA**

El expedidor verificará por uno de los siguientes métodos la masa bruta de los contenedores llenos.

1. Método N°1: concluida la arrumazón y el consolidado del contenedor, el contenedor lleno es pesado por el expedidor o por el tercero que él disponga, ya sea una empresa especializada en pesaje o con los sistemas de pesaje del Operador Portuario.
2. Método N°2: todos los bultos y elementos de carga son pesados por el expedidor o por el tercero que él disponga, añadiendo la masa de los pallets, la madera de estiba, demás materiales de embalaje y de sujeción y finalmente la masa de la tara inscrita en el contenedor.

Aunque sean varias las partes que arruman el contenedor o el contenedor contiene carga de varias partes, siempre será el expedidor o embarcador el responsable de obtener y documentar la masa bruta verificada del contenedor lleno.

### **ART. 7.- VERIFICACIÓN DE LA MASA BRUTA DEL CONTENEDOR**

La masa bruta verificada del contenedor lleno utilizando los Métodos No. 1 y No. 2, podrá ser obtenida así:

1. Por el propio expedidor; cuando realiza la verificación del peso con equipos ubicados en sus instalaciones.
2. Por una empresa especializada para el pesaje.
3. Por medio del sistema de pesaje instalado en los puertos nacionales del país.

En todo caso, los aparatos, equipos, báscula puente y dispositivos empleados para la verificación de la masa bruta del contenedor, deben estar calibrados por laboratorios acreditados por el Organismo Salvadoreño de Acreditación (OSA).

#### **ART. 8.- SISTEMA DE PESAJE**

Los expedidores y las empresas especializadas que deseen obtener la masa bruta verificada de los contenedores llenos, deberán utilizar equipos calibrados y certificados que emitan automáticamente un comprobante o un ticket que indique la masa bruta del contenedor lleno, en kilogramos, o que permita calcularla a partir de la tara del medio de transporte y/o la tara del contenedor y que adicionalmente incluya al menos los siguientes datos:

1. Nombre del establecimiento de pesaje y número de inscripción en el Registro Marítimo Salvadoreño que lleva la AMP.
2. Fecha y hora del pesaje.
3. Número de identificación del comprobante o ticket.
4. Placa de identificación del chasis y cabezal, si el contenedor se pesó con todo y su medio de transporte. Si el pesaje no incluye la destara del cabezal, el comprobante deberá incluir la tara del cabezal.
5. Número del contenedor y su tara.
6. Número del certificado de calibración de la balanza/báscula y fecha de su vencimiento.

En caso que los operadores de los equipos entreguen la información vía electrónica no será obligatorio el número correlativo del comprobante o ticket.

#### **ART. 9.- REGISTRO EN LA AMP DE LOS OPERADORES DE PESAJE**

Los expedidores que hagan el pesaje por sus propios equipos de pesaje y las empresas especializadas para esa misma labor, para ser autorizados, deberán inscribirse en el Registro Marítimo Salvadoreño que lleva la AMP, para lo cual además de los documentos de identificación de la persona natural y los relativos a acreditar la personería jurídica cuando fuere una persona jurídica, deberán presentar el recibo de pago por servicios administrativos correspondiente y copia del certificado de calibración de sus balanzas/básculas y equipos de pesaje, expedido por un laboratorio acreditado por la OSA o en su caso por uno de los organismos regionales siguientes: ONA, OGA, OHA, ECA o CNA.

La autorización que emita la Autoridad Marítima Portuaria, tendrá una duración de dos años, contados a partir de la fecha de su emisión. (1)

#### **ART. 10.- SISTEMA DE PESAJE ACEPTADO PARA EL MÉTODO 2**

El expedidor o la persona que él haya designado, deberán pesar todos los bultos y elementos de la carga, añadiendo el peso de las paletas, la madera de estiba y demás material de embalaje y de sujeción que se incluye dentro del contenedor; y a la suma del total del peso deberá añadir la tara del contenedor.

En caso que un tercero haya procedido al arrumaje total de un contenedor o solo a una parte del mismo, deberá informar al expedidor la masa de los elementos de la carga que hubiere arrumado y del material del embalaje y de sujeción, a fin de facilitar que el expedidor documente la masa bruta verificada del contenedor lleno.

Cuando se arrumen en el contenedor 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, no será necesario volver a pesarlo.

No podrá usarse el Método No. 2 para verificar cargas tales como la chatarra, el grano no transportado en sacos y otras cargas a granel.

#### **ART. 11.- EXPEDICIÓN DEL DOCUMENTO VGM EN QUE CONSTA LA MASA BRUTA VERIFICADA DEL CONTENEDOR**

El expedidor o embarcador tiene la obligación de comunicar en el documento de expedición o VGM (por sus siglas en inglés), la masa bruta verificada. Dicho documento puede incluirse entre las instrucciones del transporte dadas a la compañía naviera o constituir una comunicación aparte. En todo caso, se debe hacer constar en ese documento que la masa bruta proporcionada es la "masa bruta verificada" definida en este Reglamento, teniendo dicho documento carácter de declaración jurada.

Cualquiera que sea su forma, el documento en el que se declare la masa bruta verificada del contenedor lleno, deberá 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 la firma de la persona autorizada a firmarlo.

#### **ART. 12.- ENTREGA AL CAPITÁN DEL BUQUE DE LA INFORMACIÓN SOBRE LA MASA BRUTA VERIFICADA.**

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 de buque o a su representante y al Operador del Puerto, con tiempo suficiente antes del embarque, para que la información se utilice en la elaboración del plano de estiba del buque. Compete a la compañía naviera, previa deliberación con el Operador del Puerto, informar al expedidor o embarcador del plazo mínimo para la presentación de dicha información.

El expedidor o embarcador tendrá la responsabilidad de proporcionar la información relativa a la masa bruta verificada del contenedor lleno al Operador del Puerto al entregar el contenedor a la instalación portuaria para su embarque o antes, según el plazo que señale para esa entrega el Operador Portuario.

#### **ART. 13.- RESGUARDO DE LA INFORMACIÓN SOBRE LA MASA BRUTA VERIFICADA.**

El documento de expedición, junto con los comprobantes de pesaje, será presentado a la compañía naviera, quien lo mantendrá en custodia por un plazo no menor a seis meses y estará a disposición de la AMP cuando ésta lo requiera.

#### **ART. 14.- NO EMBARQUE DE CONTENEDORES**

Los Operadores Portuarios no autorizarán el embarque de contenedores cuya masa bruta verificada no haya sido informada oportunamente por el expedidor o embarcador; o en caso de verificar el peso del contenedor en las básculas de pesaje del Puerto, el resultado difiera de la masa bruta informada por la compañía naviera en un margen mayor a la discrepancia aceptada.

Los Operadores Portuarios deberán contar con procedimientos para actuar en caso de recibir un contenedor respecto del cual la compañía naviera no les haya comunicado previamente la masa bruta verificada.

#### **ART. 15.- DISCREPANCIA DE LA MASA BRUTA VERIFICADA**

Cualquier discrepancia que exista entre la masa bruta de un contenedor lleno declarada antes de su verificación y su masa bruta verificada, deberá solucionarse haciendo 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 las instalaciones del Puerto y la masa bruta verificada de ese mismo contenedor obtenida al pesar el contenedor en la instalación portuaria, deberá solucionarse haciendo uso de esta última masa bruta verificada obtenida por medio de las básculas del Puerto. La máxima discrepancia admisible será +/- 5%.

Si hubiera motivos fundados para pensar que la información declarada no coincide con la masa bruta real del contenedor lleno, el Operador Portuario deberá pesar el contenedor. Dicho pesaje será a cargo del expedidor cuando la verificación de como resultado una diferencia mayor a la tolerancia permitida.

#### **ART. 16.- SUPERVISIÓN DE LA MASA BRUTA VERIFICADA**

La AMP supervisará el cumplimiento del presente Reglamento a través de inspecciones en las instalaciones portuarias, compañías navieras, y los establecimientos de los expedidores y de las empresas especializadas en pesaje.

Para verificar el cumplimiento de las normas relativas a la masa bruta verificada de los contenedores llenos, se realizará muestreos aleatorios a posterior, entre el peso que el expedidor o embarcador envía para la planificación de la estiba, con el peso que marcan las básculas de los puertos.

#### **ART. 17.- INCIDENCIAS**

Cualquier incidencia de una errónea o mala declaración de la masa bruta verificada de un contenedor lleno, debe corregirse por el expedidor tan pronto como sea posible. Los registros de declaraciones erróneas o mal declaradas y las correcciones realizadas deben estar disponibles a petición de la AMP.

#### **ART. 18.- MASA BRUTA MÁXIMA PERMITIDA**

Los contenedores no deben exceder el peso bruto máximo indicado en la placa de aprobación relativa a la seguridad prescrita en el Convenio Internacional para la Seguridad de los Contenedores y sus enmiendas, conocido por sus siglas como CSC. Se podrá negar el embarque en un buque de aquellos contenedores cuyo peso bruto máximo exceda el peso bruto máximo permitido.

La compañía naviera es responsable de verificar que el contenedor no exceda el peso bruto máximo permitido indicado en la placa de aprobación.

#### **ART. 19.- PESO DE DOS CONTENEDORES**

Si se ha de pesar dos contenedores llenos en un vehículo de carretera, su masa bruta verificada debe determinarse pesando cada contenedor por separado.

#### **ART. 20.- CONTENEDORES VACÍOS**

Cuando se disponga a embarcar un contenedor vacío, se utilizará la tara del contenedor, indicada de forma visible en el contenedor, según lo estipulado en la Norma de la Organización Internacional de Normalización (ISO) para el marcado e identificación de contenedores.

#### **ART. 21.- TRÁNSITO INTERNACIONAL**

Los contenedores en tránsito internacional para embarque en puerto salvadoreño deberán cumplir con lo establecido en el presente Reglamento.

Cuando los expedidores o embarcadores envíen por vía terrestre productos en contenedores para ser embarcados en puertos de otros países, deberán cumplir con la normativa específica del país de embarque; cuidando de cumplir con la normativa del Convenio SOLAS 1974 y con la obligación internacional de proveer a cada contenedor de un documento en que conste su masa bruta verificada.

Los documentos de expedición de verificación de la masa bruta de los contenedores llenos (VGM) expedidos bajo la responsabilidad de un expedidor o 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.

El Estado a través de la Autoridad Marítima Portuaria, debe asegurar que los instrumentos de pesaje se encuentren debidamente calibrados por un Laboratorio de Calibración acreditado o reconocido por el organismo de acreditación nacional competente. (1)

**ART. 22.- VIGENCIA**

El presente Reglamento entrará en vigencia ocho días después de su publicación en el Diario Oficial.

Capitán de navío René Ernesto Hernández Osegueda  
Director presidente

Jeny Roxana Alvarado de Arias  
Directora propietaria

Marco Tulio Orellana Vides  
Director propietario

Roberto Arístides Castellón Murcia  
Director propietario

Carlos Mauricio Burgos Amaya  
Director Propietario

D.O. No. 121 TOMO No. 411  
FECHA: 30 DE JUNIO DE 2016.

REFORMAS

(1) D.O. No. 145 TOMO No. 420  
FECHA: 9 DE AGOSTO DE 2018.