

RELACIONES EXTERIORES Y COOPERACION
INTERNACIONAL.

ARTÍCULO 2.- El presente Decreto entrará en vigencia a partir del día de su publicación en el Diario Oficial “La Gaceta”.

Dado en la ciudad de Tegucigalpa, municipio del Distrito Central, en el Salón de Sesiones del Congreso Nacional, a los veinticuatro días del mes de mayo del dos mil dieciséis.

ANTONIO CÉSAR RIVERA CALLEJAS
PRESIDENTE

MARIO ALONSO PÉREZ LÓPEZ
SECRETARIO

JOSÉ TOMÁS ZAMBRANO MOLINA
SECRETARIO

Al Poder Ejecutivo

Por Tanto: Ejecútese

Tegucigalpa,. M.D.C., 06 de junio de 2016.

JUAN ORLANDO HERNÁNDEZ ALVARADO
PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA

EL SECRETARIO ESTADO EN LOS DESPACHOS DE
RELACIONES EXTERIORES Y COOPERACIÓN
INTERNACIONAL

MINISTRA POR LEY: **MARÍA ANDREA**

MATAMOROS CASTILLO

Dirección General de La Marina Mercante

ACUERDO DGMM No. 008-2016

Tegucigalpa, municipio del Distrito Central, el 24 de junio
del 2016

La Dirección General de la Marina Mercante,

CONSIDERANDO: Que de conformidad al artículo 118, numeral 2 de la Ley General de la Administración Pública, se emitirán por Acuerdo los actos de carácter general que se dictaren en el ejercicio de la potestad reglamentaria.

CONSIDERANDO: Que la Ley Orgánica de la Marina Mercante Nacional tiene por objeto establecer el marco normativo de la Marina Mercante Nacional y, en general, de las actividades marítimas, regular la administración a la que estará sujeta y estatuir las normas sobre la seguridad marítima y protección del medio ambiente marítimo.

CONSIDERANDO: Que la República de Honduras es Estado Miembro de la Organización Marítima Internacional (OMI) y es signataria de un número de Convenios Marítimos Internacionales entre ellos el Convenio sobre la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS por sus siglas en inglés) en el cual su principal objetivo es especificar normas para garantizar la seguridad del buque y de la tripulación que lo abordan.

CONSIDERANDO: Que el Comité de Seguridad Marítima de la Organización Marítima Internacional (OMI) aprobó las Directrices relativas a la masa bruta verificada de los contenedores con carga en la Circular 1475/ MSC.1 el 9 de julio del 2014.

CONSIDERANDO: Que el Convenio SOLAS establece prescripciones relativas a la verificación de la masa bruta de los contenedores llenos.

POR TANTO

La Dirección General de la Marina Mercante en uso de las facultades que le confieren los artículos 1, 91 reformado y 92 numerales 1 y 18 de la Ley Orgánica de la Marina Mercante; 118 numeral 2 de la Ley General de la Administración Pública; Directrices relativas a la Masa Bruta Verificada de los Contenedores con Carga MSC.1/ Circ. 1475 de la Organización Marítima Internacional (OMI) y demás aplicables.

ACUERDA

Las siguientes,

DIRECTRICES SOBRE LA MASA BRUTA VERIFICADA DE LOS CONTENEDORES CON CARGA

CAPÍTULO I

DEL OBJETIVO Y DEFINICIONES

Artículo 1.- Las presentes normas tienen por objeto establecer la aplicación de las directrices contempladas

en el Convenio SOLAS relativas a la verificación de la masa bruta de los contenedores llenos con el fin de mantener un orden al momento de la estiba de las embarcaciones y que los contenedores cumplan con las prescripciones de seguridad. Aplicándose a los buques que serán embarcados en territorio nacional.

Artículo 2.- Para los efectos de las presentes directrices se entiende por:

- a) **Autoridad Competente:** La Dirección General de la Marina Mercante de Honduras.
- b) **Arrumar:** Distribuir y colocar la carga de una embarcación.
- c) **Bulto:** uno o más elementos de carga atados, embalados o envasados, envueltos, metidos en caja o en paquete para su transporte.
- d) **Buque:** cualquier buque al que se le aplique lo dispuesto en el Capítulo VI del Convenio SOLAS. No se incluye a 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.
- e) **CEHM:** Centro Hondureño de Metrología
- f) **COCATRAM:** Comisión Centroamericana del Transporte Marítimo
- g) **Contenedor:** un elemento de equipo de transporte de carácter permanente y, por tanto,

suficientemente resistente para permitir su empleo repetido; especialmente ideado para facilitar el transporte de mercancías, por uno o varios modos de transporte, sin manipulación intermedia de la carga. Debe de estar construido de manera que pueda sujetarse y/o manipularse fácilmente, con cantoneras para ese fin y que sea de un tamaño tal que la superficie delimitada por las cuatro esquinas inferiores exteriores sea por lo menos de 14 m² o de por lo menos de 7 m².

h) Contenedor lleno: se entiende el contenedor definido anteriormente, cargado 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.

i) Contrato de transporte: 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.

j) Documento de expedición: se entiende el documento que utiliza el expedidor para comunicar la masa bruta verificada del contenedor lleno.

k) Elementos de la carga: bienes, productos, mercancías, líquidos, gases, sólidos y artículos de cualquier clase transportados en los contenedores en virtud de un contrato de transporte.

l) Equipo calibrado y certificado: se entiende toda balanza, báscula puente, equipo de izada incluyendo 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.

m) Expedidor: es la entidad o persona jurídica mencionada en el conocimiento de embarque o en la carta de porte marítimo o documento de transporte multimodal equivalente como expedidor y/o la persona que haya concertado un contrato de transporte de mercancías con una compañía naviera.

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

o) Masa bruta verificada (VGM): se entiende la masa bruta total de un contenedor lleno obtenida mediante uno de los métodos descritos en el artículo 5 del presente Reglamento.

p) Masa de la tara: se entiende la masa de un contenedor vacío, que no contiene ningún bulto, elemento de carga, paleta, madera de estiba ni ningún material de embalaje/envasado y sujeción.

q) 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.

- r) **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.
- s) **SENACIT/IHCIETI:** Secretaría Nacional de Ciencia, Tecnología y la Innovación.
- t) **SNC:** Sistema Nacional de la Calidad.

CAPÍTULO II

DE LAMBITO DE APLICACIÓN

Artículo 3.- Las presentes directrices serán de aplicación a todos los contenedores que se rigen por el Convenio sobre Seguridad de los Contenedores (CSC) y que han de estibarse a bordo de un buque que la Dirección General de la Marina Mercante determine que está sujeto al Capítulo VI del Convenio SOLAS.

CAPÍTULO III

DE LA RESPONSABILIDAD DE LAS PARTES

Artículo 4.- Corresponde al expedidor la responsabilidad de obtener y documentar la masa bruta verificada de un contenedor lleno.

Artículo 5.- La Dirección General de la Marina Mercante establece dos métodos mediante los cuales el expedidor puede obtener la masa bruta verificada de un contenedor lleno:

- Método No. 1: concluidos la arrumazón y el sellado del contenedor, el expedidor podrá pesar el contenedor lleno o disponer de una tercera parte para que lo pese.
- Método No. 2: el expedidor o la tercera parte que éste disponga, podrá pesar todos los bultos y elementos de la carga, añadiendo la masa de las paletas, la madera de estiba y demás material de embalaje/envasado y de sujeción que se 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 artículos 11 y 12 del presente Reglamento.

El método utilizado para pesar el contenido del contenedor siguiendo el método No. 2 descrito anteriormente deberá ser certificado y aprobado por la Autoridad Competente del Estado.

Artículo 6.- Cualquiera que haya sido el método de obtención de la masa bruta verificada descrito en el artículo anterior, el expedidor tiene la obligación de comunicar en el documento de expedición oportuno la

masa bruta verificada. De acuerdo a la normativa vigente, la firma puede ser una firma electrónica o puede sustituirse por el nombre, en letras mayúsculas, de la persona autorizada a firmar el documento.

Este documento puede incluirse entre las instrucciones del transporte dadas a la compañía naviera o constituir una comunicación aparte. En uno u otro caso, se debe hacer constar claramente en el documento que la masa bruta proporcionada es la “masa bruta verificada” definida en este Reglamento.

Artículo 7.- El documento en el que se declare la masa bruta verificada del contenedor lleno deberá estar firmado por la persona que haya sido debidamente autorizada por el expedidor.

Artículo 8.- Con el objetivo de alcanzar la facilitación del transporte de los contenedores vía marítima o intermodal a nivel de la región Centroamericana, los documentos de expedición de verificación de la masa bruta de los contenedores llenos (VGM), expedidos bajo la responsabilidad de un embarcador cuyo país sea miembro de la Organización Marítima Internacional (OMI) y que cumplan con las condiciones establecidas en la Regla 2 de la Parte A del Capítulo VI del Convenio SOLAS 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.

Artículo 9.- Para embarcar un contenedor lleno a una embarcación que se rige por el Convenio SOLAS, es preciso proporcionar su masa bruta verificada al capitán del buque o su representante y al representante de la terminal con tiempo suficiente antes del embarque para que la información se utilice en la elaboración e implantación del plano de estiba del buque.

Artículo 10.- El capitán o su representante y un representante de la terminal deberán celebrar un acuerdo para garantizar que la información proporcionada por los expedidores sobre la masa bruta verificada del contenedor se comparta rápidamente. Podrán utilizarse sistemas de comunicación existentes para transmitir y compartir dicha información sobre la masa bruta verificada de los contenedores.

Artículo 11.- El capitán o su representante de la terminal garantizarán que las operaciones de embarque de carga se llevan a cabo de conformidad con el plan convenido.

CAPÍTULO IV

MÉTODOS DE OBTENCIÓN DE LA MASA BRUTA VERIFICADA

Artículo 12.- Los métodos utilizados para determinar la Masa Bruta Verificada, descritos en el artículo 5 del presente Reglamento deberán ser autorizados por la Dirección General de la Marina Mercante y certificados por el Organismo Técnico competente designado por la

Dirección General de la Marina Mercante; para tal efecto se autoriza al Centro Hondureño de Metrología (CEHM), organismo integrante del Sistema Nacional de la Calidad (SNC), perteneciente a la Secretaría Nacional de Ciencia, Tecnología y la Innovación (SENACIT/IHCIETI).

Artículo 13.- Si son varias las partes que consolidan el contenedor o el contenedor contiene cargas de varias partes, corresponde al expedidor obtener y documentar la masa bruta verificada del contenedor lleno.

Artículo 14.- 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 este caso, no será adecuado ni práctico utilizar el método No. 2 y se debería utilizar en su lugar el método No. 1.

Artículo 15.- 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 deberán cumplir las normas y prescripciones de precisión del Estado a través del Órgano Técnico competente, haciendo uso de las recomendaciones y directrices de Organismos Internacionales referentes en esta materia, como ser la Organización Internacional de Metrología Legal (OIML).

Artículo 16.- Una vez cargados, los contenedores de carga no deberán exceder del peso bruto máximo indicado

en la placa de aprobación relativa a la seguridad, prescrita en el Convenio sobre Seguridad de los Contenedores (CSC) enmendado.

CAPÍTULO V DE LA SOLUCIÓN EN CASOS DE DISCREPANCIAS

Artículo 17.- Cualquier discrepancia que exista entre la masa bruta de un contenedor lleno declarada antes de verificarse su masa bruta y su masa bruta verificada deberá solucionarse haciendo uso de la masa bruta verificada.

Artículo 18.- 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 deberá solucionarse haciendo uso de esta última masa bruta verificada obtenido por la instalación de la terminal portuaria.

Artículo 19.- Se podrá negar el embarque en un buque de los contenedores cuya masa bruta exceda la masa bruta máxima permitida.

Artículo 20.- Cuando 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, éste no debería de embarcarse en el buque hasta que se haya obtenido su masa bruta verificada. En este caso, el capitán o su representante y el

representante de la terminal podrán obtener en nombre del expedidor la masa bruta verificada del contenedor lleno.

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 deberán acordarse entre las partes comerciales, incluido el reparto de los costos pertinentes.

Artículo 21.- En última instancia, el capitán del buque debería aceptar la carga a bordo de su buque solamente si está convencido de que puede transportarse en condiciones seguras para la navegabilidad.

Artículo 22.- De igual forma, cuando el peso del contenedor lleno entre en discrepancia en las formas descritas por este Capítulo, el margen de error no superará del más o menos cinco por ciento ($\pm 5\%$) del peso total del contenedor.

CAPÍTULO VI

DISPOSICIONES FINALES

Artículo 23.- La Dirección General de la Marina Mercante podrá establecer otras disposiciones específicas para la masa bruta verificada de los contenedores llenos que considere, teniendo en cuenta las particularidades de la actividad.

Artículo 24.- Los Capitanes de Puerto deberán verificar los manifiestos de carga que cumplan con estas disposiciones.

Artículo 25.- Los Oficiales del Estado Rector del Puerto deberán incluir un componente sobre la masa bruta verificada dentro de sus inspecciones rutinarias.

Artículo 26.- El presente Reglamento entrará en vigencia el día de su publicación en el Diario Oficial “La Gaceta”.

Dado en la Ciudad de Tegucigalpa, Municipio del Distrito Central, a los veinticuatro (24) días del mes de junio del año dos mil dieciséis.

ABOG. ROBERTO E. CARDONA

Director General

ABOG. ANTONIO ARITA AGUILAR

Secretario General

—————
FE DE ERRATA

Por un error involuntario, en la publicación del día lunes 20 de junio del año 2016, en la Gaceta No. 34,064, en la página A.3, se publicó el Decreto No. 16-2016, en el Artículo 1.- Reformado se lee La deiba, siendo lo correcto La Ceiba.

LA GERENCIA