

**REPÚBLICA DE COLOMBIA
MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL
DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA**



RESOLUCIÓN NÚMERO DE 2016

“Por la cual se establecen los requisitos y procedimientos para la verificación de la masa bruta de contenedores con carga que vayan a ser embarcados por buques en puertos marítimos colombianos con destino de tráfico internacional.”

EL DIRECTOR GENERAL MARITIMO,

En uso de sus facultades legales que le confiere el numeral 5 del artículo 5 del Decreto-Ley 2324 de 1984 y el numeral 4 del artículo 2° del decreto 5057 de 2009 y,

CONSIDERANDO:

Que el artículo 5° numeral 5 del Decreto Ley 2324 de 1984 faculta a la Dirección General Marítima para dirigir y controlar las actividades relacionadas con la seguridad de la navegación, de la vida humana en el mar y de la prevención de la contaminación del medio ambiente por naves.

Que el Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS 74 Enmendado) aprobado 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. Los Estados de abanderamiento son responsables de garantizar que los buques bajo su pabellón cumplan con los mismos.

Que como consecuencia de los incidentes marítimos ocurridos a nivel mundial ocasionados por pesos de contenedores mal declarados para el transporte a bordo del buque, el Comité de Seguridad Marítima de la Organización Marítima Internacional (OMI) aprobó mediante Circular MSC.1/CIRC.1475 del 9 de junio de 2014 las directrices relativas a la masa bruta verificada de los contenedores con carga.

Que la Organización Marítima Internacional 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 del 1° de julio de 2016.

Que conforme a lo establecido por Organización Marítima Internacional, no se permitirá que un contenedor lleno se cargue a bordo, a menos que la masa bruta verificada (VGM por sus siglas en inglés) sea reportada al capitán del buque o a su

POR LA CUAL SE ESTABLECEN LOS REQUISITOS Y PROCEDIMIENTOS PARA LA VERIFICACIÓN DE LA MASA BRUTA DE CONTENEDORES CON CARGA QUE VAYAN A SER EMBARCADOS POR BUQUES EN PUERTOS MARÍTIMOS COLOMBIANOS CON DESTINO DE TRÁFICO INTERNACIONAL.

representante y a la sociedad portuaria con suficiente antelación al cierre documental establecido por la naviera para realizar el plano de estiba del buque.

Que el numeral 4° del artículo 2 del Decreto 5057 de 2009 establece como función del Director General Marítimo dictar las reglamentaciones técnicas relacionadas con las actividades marítimas, la seguridad de la vida humana en el mar y la prevención de la contaminación marina proveniente de buques.

Que en mérito de lo anterior,

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 que vayan a ser embarcados por buques en puertos marítimos colombianos con destino de tráfico internacional.

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 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/envasados 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: Es 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 m² (150 pies cuadrados); o ii) por lo menos de 7 m² (75 pies cuadrados), si lleva cantoneras superiores.

El término contenedor incluye los contenedores cisterna, los contenedores plataforma, los contenedores para gránulos, etc. También incluye los contenedores que se transporten

POR LA CUAL SE ESTABLECEN LOS REQUISITOS Y PROCEDIMIENTOS PARA LA VERIFICACIÓN DE LA MASA BRUTA DE CONTENEDORES CON CARGA QUE VAYAN A SER EMBARCADOS POR BUQUES EN PUERTOS MARÍTIMOS COLOMBIANOS CON DESTINO DE TRÁFICO INTERNACIONAL.

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",.

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 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: 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)

Elementos de la carga.-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 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 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 compañía naviera.

POR LA CUAL SE ESTABLECEN LOS REQUISITOS Y PROCEDIMIENTOS PARA LA VERIFICACIÓN DE LA MASA BRUTA DE CONTENEDORES CON CARGA QUE VAYAN A SER EMBARCADOS POR BUQUES EN PUERTOS MARÍTIMOS COLOMBIANOS CON DESTINO DE TRÁFICO INTERNACIONAL.

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 el artículo 6 de 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, 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 arrumada en un contenedor.

Operador Portuario: Es la empresa que presta servicios en los puertos, directamente relacionados con la entidad portuaria, tales como cargue y descargue, almacenamiento, practicaje, remolque, estiba y desestiba, manejo terrestre o porteo de la carga, dragado, clasificación, reconocimiento y useria.

Representante de la sociedad portuaria: La persona que actúa en nombre de la sociedad anónima, cuyo objeto social es la inversión en construcción y mantenimiento de puertos, y su administración.

ARTÍCULO 4. MASA BRUTA MÁXIMA.-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 exceda la masa bruta máxima permitida.

Los contenedores llenos de bultos y elementos de la carga no deberán 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 Sociedad Portuaria hayan obtenido, antes del embarque en el buque, la masa bruta real verificada del contenedor.

El expedidor tiene la responsabilidad de obtener y documentar la masa bruta de los contenedores llenos antes del cierre documental establecido por la naviera para realizar el plano de estiba del buque.

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 está convencido de que puede transportarse en condiciones seguras. No

POR LA CUAL SE ESTABLECEN LOS REQUISITOS Y PROCEDIMIENTOS PARA LA VERIFICACIÓN DE LA MASA BRUTA DE CONTENEDORES CON CARGA QUE VAYAN A SER EMBARCADOS POR BUQUES EN PUERTOS MARÍTIMOS COLOMBIANOS CON DESTINO DE TRÁFICO INTERNACIONAL.

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 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 Sociedad Portuaria 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.

ARTÍCULO 5. Documento de expedición. El documento de expedición podrá ser incluido entre las instrucciones del transporte dadas a la compañía naviera o constituir una comunicación aparte.

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" definida en el artículo 3 de la presente resolución
2. 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.

Parágrafo 1. Es deber de la compañía naviera con la que el expedidor celebre el contrato de transporte informar al expedidor, previa deliberación con la sociedad portuaria, del plazo concreto de presentación de la información.

ARTÍCULO 6. Métodos. La certificación de la masa bruta podrá ser realizada utilizando cualquiera de los siguientes métodos:

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.
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/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. 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/envasado 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 N° 2

La masa bruta de los contenedores siguiendo los métodos 1 o 2 deberá verificarse a través de equipos calibrados y certificados.

ARTÍCULO 7. Certificación de la masa bruta verificada. Se debe proporcionar la masa bruta verificada al capitán del buque o su representante y al representante de sociedad portuaria por medios electrónicos preferiblemente, como el intercambio electrónico de

POR LA CUAL SE ESTABLECEN LOS REQUISITOS Y PROCEDIMIENTOS PARA LA VERIFICACIÓN DE LA MASA BRUTA DE CONTENEDORES CON CARGA QUE VAYAN A SER EMBARCADOS POR BUQUES EN PUERTOS MARÍTIMOS COLOMBIANOS CON DESTINO DE TRÁFICO INTERNACIONAL.

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.

El expedidor podrá cumplir la obligación prevista en las reglas del Convenio SOLAS presentando a la compañía naviera la masa bruta verificada, caso en el cual la compañía naviera será la responsable de proporcionar la información relativa a la masa bruta verificada del contenedor lleno al representante de la sociedad portuaria antes del embarque, no obstante, el expedidor podrá igualmente proporcionar la masa bruta verificada al representante de la sociedad portuaria al entregar el contenedor a la instalación portuaria o autorizar a la sociedad portuaria para proporcionar al capital del buque o a su representante la masa bruta verificada una vez entregue el contenedor a la instalación portuaria.

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

Cuando un contenedor lleno se entregue en la instalación de una sociedad portuaria, el representante de la misma deberá 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.

Parágrafo 1. Para permitir que los contenedores prosigan su ruta sin interrupciones, el capitán o su representante y el representante de la sociedad portuaria podrán obtener en nombre del expedidor la masa bruta verificada del contenedor lleno. Para ello, el contenedor lleno se podrá pesar en la sociedad o en otro sitio. La masa bruta verificada que se obtenga debería utilizarse al elaborarse el plano de cargas del buque.

Parágrafo 2. En caso de presentarse fallas para el envío electrónico de la masa bruta verificada, la sociedad portuaria deberá implementar plan de contingencia para la entrega de la masa bruta verificada.

Parágrafo 3. En cualquier momento la Autoridad Marítima realizará inspecciones ocasionales con el fin de verificar el cumplimiento de lo dispuesto en la presente Resolución. Así mismo, podrá exigir la presentación de la certificación de la masa bruta verificada.

ARTICULO 8. Tráfico intermodal y trasbordo de contenedores. La masa bruta verificada de los contenedores llenos en tráfico intermodal o en trasbordo deberá comunicarse a la siguiente parte que se hace responsable del contenedor.

En el tráfico intermodal, 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 sociedad portuaria sin que se haya verificado su masa bruta, no podrá embarcarse a menos que el capitán o su representante y el representante de la sociedad

POR LA CUAL SE ESTABLECEN LOS REQUISITOS Y PROCEDIMIENTOS PARA LA VERIFICACIÓN DE LA MASA BRUTA DE CONTENEDORES CON CARGA QUE VAYAN A SER EMBARCADOS POR BUQUES EN PUERTOS MARÍTIMOS COLOMBIANOS CON DESTINO DE TRÁFICO INTERNACIONAL.

portuaria hayan obtenido la masa bruta verificada del contenedor en nombre del expedidor.

En el trasbordo, cuando un buque que se rige por las reglas del Convenio SOLAS entregue en la instalación de una sociedad portuaria un contenedor lleno a un buque que también se rige por las reglas del Convenio SOLAS, es obligatorio, 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 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 de la sociedad 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 sociedad 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

ARTÍCULO 8. Discrepancias. Cualquier discrepancia que exista entre la masa bruta de un contenedor lleno declarada antes de verificarse su masa bruta y la masa bruta verificada deberá solucionarse haciéndose 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 la instalación de la sociedad 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 obtenida por la instalación de la sociedad portuaria.

ARTÍCULO 9. Aplicación de la medida. Las medidas establecidas en esta resolución, serán aplicables a partir del 1° de Julio del 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)

ARTÍCULO 10. Vigencia. La presente Resolución rige a partir de la fecha de su publicación en el Diario Oficial y deroga las demás disposiciones que le sean contrarias..

PUBLÍQUESE Y CUMPLASE

Publíquese y cúmplase
Dada en Bogotá, D.C., a los

Contralmirante **Pablo Emilio Romero Rojas**
Director General Marítimo

POR LA CUAL SE ESTABLECEN LOS REQUISITOS Y PROCEDIMIENTOS PARA LA VERIFICACIÓN DE LA MASA BRUTA DE CONTENEDORES CON CARGA QUE VAYAN A SER EMBARCADOS POR BUQUES EN PUERTOS MARÍTIMOS COLOMBIANOS CON DESTINO DE TRÁFICO INTERNACIONAL.



MINISTERIO DE DEFENSA

DECRETO NÚMERO DE 2016

()

Por el cual se adiciona el Título 9 a la Parte 4 del Decreto 1070 del 26 de mayo de 2015, reglamentando parcialmente la Ley 8 de 1980

EL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA DE COLOMBIA

En ejercicio de sus atribuciones constitucionales y legales, en especial las conferidas en el numeral 11 del artículo 189 de la Constitución Política y

CONSIDERANDO

Que el Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS 74 Enmendado) aprobado 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. Los Estados de abanderamiento son responsables de garantizar que los buques bajo su pabellón cumplan con los mismos.

Que como consecuencia de los incidentes marítimos a nivel mundial ocasionados por pesos de contenedores mal declarados durante el transporte de buques, el Comité de Seguridad Marítima de la Organización Marítima Internacional (OMI) aprobó mediante Circular MSC.1/CIRC.1475 del 9 de junio de 2014 las directrices relativas a la masa bruta verificada de los contenedores con carga.

Que la Organización Marítima Internacional 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 entrar en vigor en julio de 2016.

Que conforme a lo establecido por Organización Marítima Internacional, no se permitirá que un contenedor lleno se cargue a bordo, a menos que la masa bruta verificada (VGM por sus siglas en inglés) sea reportada al capitán del buque o a su representante y a la terminal y representante con suficiente antelación.

En mérito de lo expuesto,

DECRETA:

Artículo 1. Adicionar a la parte 4 del Decreto 1070 del 26 de mayo de 2015, Decreto único reglamentario del Sector Defensa el Título 9, el cual será del siguiente tenor:

**TÍTULO 10
MASA BRUTA VERIFICADA DE LOS CONTENEDORES**

Continuación del decreto "Por el cual se adiciona el Título 9 a la Parte 4 del Decreto 1070 del 26 de mayo de 2015, reglamentando parcialmente la Ley 8 de 1980".

CAPITULO I
DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 2.4.10.1.1. Objeto. El presente Decreto tiene por objeto establecer los requisitos y procedimientos de la verificación de la masa bruta de contenedores con carga que vayan a ser embarcados por buques en puertos marítimos con destino de tráfico internacional.

Artículo 2.4.10.1.2. Ámbito de aplicación. El presente Decreto 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 mediante Ley 8 de 1980.

Artículo 2.4.10.1.3. Definiciones. Para la aplicación del presente título, se tendrán en cuenta las siguientes definiciones:

- a) **Cargador o expedidor:** Persona natural o jurídica nombrada en el conocimiento de embarque o carta de porte marítimo o documento de transporte multimodal equivalente, como remitente y/o quién en cuyo nombre o por cuya cuenta, se ha celebrado un contrato de transporte. El remitente también puede ser conocido como el remitente o expedidor.
- b) **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 establecidas por el Ministerio de Transporte y la Superintendencia de Industria y Comercio o las autoridades que hagan sus veces.
- c) **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 MSC.1/Circ.1475 Anexo, página 2 I:\CIRC\MSC\1\1475.docx contrato de transporte. Sin embargo, el equipo y los suministros del buque,1 incluidos las piezas de respeto y los pertrechos, transportados en contenedores, no se consideran carga.
- d) **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 m² (150 pies cuadrados); o ii) por lo menos de 7 m² (75 pies cuadrados), si lleva cantoneras superiores.
- e) **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.
- f) **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 (véase también masa bruta verificada).

Continuación del decreto "Por el cual se adiciona el Título 9 a la Parte 4 del Decreto 1070 del 26 de mayo de 2015, reglamentando parcialmente la Ley 8 de 1980".

- g) **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/envasados y los envueltos en cartón.
- h) **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/envasado y de sujeción.
- i) **Material de embalaje/envasado:** 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.
- j) **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.
- k) **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 cortos² 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.
- l) **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).
- m) **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.
- n) **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.
- o) **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).

CAPITULO II

CERTIFICACIÓN Y MEDIDAS DE VERIFICACIÓN

Artículo 2.4.10.2.1. El Expedidor tiene la responsabilidad de verificar la masa bruta de los contenedores con carga y de cerciorarse de que la masa bruta verificada se hace constar en los documentos de exportación con tiempo suficiente.

Artículo 2.4.10.2.2. El Capitán del Buque o el representante del Terminal portuario se abstendrán de permitir el embarque de contenedores a los que no se les haya verificado la masa bruta, salvo que hayan obtenido la verificación por otros medios.

Continuación del decreto "Por el cual se adiciona el Título 9 a la Parte 4 del Decreto 1070 del 26 de mayo de 2015, reglamentando parcialmente la Ley 8 de 1980".

Artículo 2.4.10.2.3. El Documento en el que se verifique la masa bruta podrá ser:

1. Un certificado aparte en el que se certifique el peso
2. Un documento de embarque

PARÁGRAFO.- En todo caso el documento que certifique la masa bruta debe cumplir los siguientes requisitos:

- Debe indicar que el peso corresponde a la masa bruta verificada.
- Debe estar firmado por el expedidor o alguien que lo haya autorizado debidamente.
- Reunir los requisitos para que la firma electrónica sea válida.
- Debe ser suministrado al Capitán del Buque o el representante del terminal Portuario con la antelación suficiente a la elaboración del plan de embalaje.
- Ser remitido electrónicamente vía electrónica (EDI por sus siglas en inglés).

Artículo 2.4.10.2.4. La certificación de la masa bruta podrá ser realizada por empresas debidamente acreditadas por el organismo nacional competente, utilizando para ello cualquiera de los siguientes métodos:

- a) 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.
- b) Método 2: El exportador podrá pesar todos los bultos y elementos de carga como empaque y embalaje por separado para la exportación.

PARÁGRAFO.-En todo caso la certificación de masa bruta no podrá generar ningún sobrecosto.

CAPITULO III DISPOSICIONES FINALES

Artículo 2. Vigencia. El presente decreto rige a partir de la fecha de su publicación.

PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE,

Dada en Bogotá, D. C., a los

EL MINISTRO DE DEFENSA NACIONAL,

LUIS C. VILLEGAS ECHEVERRI

LA MINISTRA DE COMERCIO, INDUSTRIA Y TURISMO,

MARIA CLAUDIA LACOUTURE PINEDO

EL MINISTRO DE TRANSPORTE

JORGE EDUARDO ROJAS GIRALDO