

ARMADA DE CHILE
DIRECCION GENERAL DEL TERRITORIO
MARÍTIMO Y DE MARINA MERCANTE

D.G.T.M. Y MM. ORDINARIO N° 12.600/

APRUEBA CIRCULAR DE LA DIRECCIÓN
GENERAL DEL TERRITORIO MARÍTIMO Y
DE MARINA MERCANTE ORDINARIO N° O

VALPARAÍSO,

VISTOS: los artículos 3 y 4 del D.F.L. N° 292, de fecha 25 de julio de 1953, que aprueba la Ley Orgánica de la DGTM. y MM.; los artículos 5 y 91 del D.L.(M) N° 2.222 de fecha 21 de mayo de 1978, que aprueba la Ley de Navegación; el D.S. (M) N° 1.340, de fecha 14 de junio de 1941, que aprueba el Reglamento General de Orden, Seguridad y Disciplina en Naves y Litoral de la República; el Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, SOLAS; las directrices de la Resolución MSC.380(94) de fecha 21 de noviembre de 2014; las directrices relativas a la masa bruta verificada de los contenedores con carga, de la Resolución MSC.1/Circ.1475, de fecha 9 de junio de 2014 y la Resolución MSC.1/Circ.1548, de fecha 23 de mayo de 2014,

RESUELVO:

APRUÉBASE la siguiente Circular, que dispone la implementación de la Regla 2, del Capítulo VI, del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, (SOLAS).

CIRCULAR D.G.T.M. Y MM. ORDINARIO N° O -

OBJ.: DISPONE LA IMPLEMENTACIÓN DE LA MASA BRUTA VERIFICADA DEL CONTENEDOR LLENO SEGÚN REGLA 2, CAPÍTULO VI DEL CONVENIO SOLAS, 1974.

I.- INTRODUCCIÓN:

El Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (Convenio SOLAS), fue adoptado con fecha 01 de noviembre de 1974 por la

Conferencia Internacional sobre Seguridad de la Vida Humana en el Mar, convocada por la Organización Marítima Internacional (OMI).

Para garantizar la seguridad de los trabajadores tanto a bordo como en tierra, la seguridad de la carga y la seguridad en general en el mar; el Convenio SOLAS establece en su Regla N° 2, Capítulo VI la obligación de verificar la masa bruta de los contenedores con carga antes de su estiba a bordo del buque, objeto evitar accidentes durante la navegación.

II.- ÁMBITO DE APLICACIÓN:

Las prescripciones de la presente circular se aplicarán a todos los contenedores con carga que se rigen por el Convenio Internacional sobre la Seguridad de los Contenedores (CSC), y que han de estibarse a bordo de un buque que realice un viaje internacional.

III.- RESPONSABILIDADES:

- A.- Es responsabilidad del expedidor o su representante, obtener, documentar e informar la masa bruta verificada de un contenedor lleno, de acuerdo a lo estipulado en el Párrafo V de la presente Circular Marítima.
- B.- Todos los equipos o dispositivos utilizados para verificar la masa bruta de los contenedores llenos, o de la carga, de los bultos y los elementos de la carga, pallets, madera de estiba y demás materiales de embalaje/envasado y de sujeción, sea cual sea el método que escoja el expedidor, deberán estar calibrados por un laboratorio de calibración acreditado ante el Sistema Nacional de Acreditación en Chile del Instituto Nacional de Normalización.
- C.- Para el caso de los fabricantes de equipos o dispositivos utilizados para verificar la masa bruta de los contenedores llenos, o de la carga, de los bultos y los elementos de la carga, pallets, madera de estiba y demás materiales de embalaje/envasado y de sujeción, deberán estar acreditados ante el Sistema Nacional de Acreditación en Chile del Instituto Nacional de Normalización o ante otra entidad de similares características, esto es, que sea un Organismo de Acreditación y que cuente con un Acuerdo de Reconocimiento Mutuo (MRA por sus siglas en inglés) vigente.
- D.- Se entenderá que cumplen con los requisitos precedentes y sólo hasta el 01 de octubre de 2016, los equipos, sistemas y dispositivos destinados a pesaje actualmente en uso en el país, que se encuentren certificados por el fabricante y que éste se encuentre representado en Chile.

IV.- INFORMACIÓN SOBRE LA CARGA:

A.- El expedidor o su representante, deberá entregar oportunamente al Capitán del buque o a su representante en el país y/o a la instalación portuaria por donde exportará su carga, un documento de expedición certificando la masa bruta verificada del contenedor, por el medio más expedito y que haya sido previamente acordado entre las partes.

Para la obtención del documento de expedición, la Autoridad Marítima Nacional, a través de su página Web pondrá adicionalmente a disposición de los usuarios que lo requieran, una aplicación que permita registrar electrónicamente los datos necesarios para su obtención.

B.- Se adjunta en Anexo "A" de la presente Circular Marítima, un formato de modelo correspondiente al "Documento de Expedición" mencionado.

V.- MÉTODOS PARA OBTENER LA MASA BRUTA VERIFICADA DE UN CONTENEDOR LLENO.

A.- El expedidor deberá obtener la masa bruta verificada de un contenedor lleno, mediante uno de los siguientes métodos e informarla por el medio más expedito y previamente acordado entre las partes:

MÉTODO N° 1.

Concluidos la arrumazón y el sellado del contenedor, el expedidor deberá obtener la masa bruta verificada del contenedor lleno, con equipos debidamente certificados y que permitan emitir copia impresa y/o la transmisión electrónica del resultado, información que se incorporará al documento de expedición.

MÉTODO N° 2.

El expedidor o una tercera persona que el expedidor haya dispuesto, deberá obtener la masa de todos los bultos y elementos de la carga, añadiendo la masa de los pallets, la madera de estiba y todo otro material de embalaje/envasado y de sujeción que se arrume en el contenedor, luego se sumará todo lo anterior y a este resultado se le añadirá la tara del contenedor, obteniendo con la sumatoria de ellas la masa verificada del contenedor.

Toda tercera parte que haya procedido a la totalidad o a parte de la arrumazón del contenedor, deberá informar al expedidor 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.

- B.- Cuando se efectúe el proceso de arrumaje en el contenedor, no será preciso volver a pesar 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 (incluido cualquier otro material, como material de embalaje/envasado y los refrigerantes de los bultos), o de aquellos cuya masa exacta haya sido informada mediante los sistemas previamente acordados entre las partes.
- C.- En el caso de las cargas como chatarra, granos y cargas a granel en general, solo se deberá utilizar el Método N° 1.

VI.- DISCREPANCIAS DE LA MASA BRUTA VERIFICADA:

Cualquier discrepancia que se detecte en cualquiera de las etapas que comprendan el proceso de; obtención, documentación e información de la masa bruta verificada de un contenedor con carga, deberá solucionarla el expedidor o su representante antes de embarcarlo. En última instancia el Capitán de la nave podrá, de acuerdo a lo estipulado en el “Código de prácticas de seguridad para la estiba y sujeción de la carga”, aceptar la carga, solo si está convencido que puede transportarse en condiciones de seguridad.

Respecto de la masa bruta verificada, la máxima discrepancia admisible será de $\pm 5\%$. Sin embargo, para el caso de los productos “vivos” o de naturaleza orgánica, susceptibles de registrar variaciones sustanciales de masa debido a procesos fisiológicos, la máxima discrepancia aceptada será de hasta un $\pm 10\%$, respecto a la masa bruta verificada y documentada.

VII.- CONTENEDORES QUE SUPEREN SU MASA BRUTA:

En la Regla 5 del Capítulo VI del Convenio SOLAS, se estipula que los contenedores no se llenarán más allá de la masa bruta máxima indicada en la placa de aprobación, relativa a la seguridad prescrita en el Convenio Internacional sobre la Seguridad de los Contenedores, enmendado.

VIII.- CONTENEDORES:

Los contenedores deberán dar cumplimiento a lo estipulado en la última edición de la norma de la Organización Internacional de Normalización (ISO) 6346, para el marcado e identificación de éstos y, será la tara indicada que habrá de utilizarse para determinar la masa bruta verificada del contenedor lleno.

El contenedor deberá tener sus marcas actualizadas si éste ha sido sometido a reparaciones importantes, como cambio de piso, cambio de puertas y otros que afecten seriamente la tara del mismo.

IX.- VIGENCIA:

La presente Circular Marítima, entrará en vigencia a contar del 01 de julio de 2016.

Sin perjuicio de lo anterior, se dispondrá de un período de tres meses a contar del 1 de julio de 2016, con el propósito de:

- A. Permitir que los contenedores cargados en una nave antes del 01 de julio de 2016 y que deban ser transbordados en esa fecha o posterior para ser enviados a su puerto final de descarga, lo hagan sin la indicación de la Masa Bruta Verificada, como se especifica en la normativa SOLAS VI / 2.4 a VI / 2.6; y
- B. Proporcionar flexibilidad a todas las partes involucradas en el transporte de contenedores para adecuar, si fuese necesario, los procedimientos para obtener, documentar e informar la Masa bruta Verificada, de acuerdo a lo estipulado en el Párrafo IV de la presente Circular Marítima.

X.- ANEXOS:

ANEXO "A": FORMATO DE MODELO DOCUMENTO DE EXPEDICIÓN Y FORMULARIO PARA DECLARACIÓN DE MASA BRUTA VERIFICADA DE CONTENEDORES.

ANEXO "B": DEFINICIONES.

**OSVALDO SCHWARZENBERG ASHTON
VICEALMIRANTE
DIRECTOR GENERAL**

DISTRIBUCIÓN:

- 1.- D.S. O.M.
- 2.- D.I.M. y M.A.A.
- 3.- J. DEPTO JURÍDICO (Div. Rgltos.)
- 4.- ARCHIVO.

ANEXO "A"

**MODELO DE DOCUMENTO DE EXPEDICIÓN
(SHIPPING DOCUMENT)
CERTIFICADO N° 6706
(CERTIFICATE NUMBER)
VERIFICACIÓN DE LA MASA BRUTA DE CONTENEDORES
(VERIFIED GROSS MASS OF CONTAINERS CARRYING CARGO)**

El Expedidor _____,
R.U.T. _____, domiciliado en _____,
certifica que ha verificado la Masa Bruta de los contenedores que se individualizan
más abajo y que serán embarcados en la nave _____,
N° IMO _____, de acuerdo a las exigencias de la regulación SOLAS VI/2,
1974.

(The shipper _____, ID Number _____,
resident at _____, certifies that has verified the gross mass of containers
individualized below, and which are to be shipped on the vessel _____, IMO Number
_____, according to the requirements established by the Regulation 2, Chapter IV of SOLA, 1974).

La Masa bruta de los contenedores verificados con el método _____, ha sido
determinada utilizando los instrumentos de _____,
R.U.T. _____, Los cuales han sido certificados por el organismo
competente con el documento N° _____.

(The gross mass of containers verified with the method _____ has been determined using instrument belonging to
_____, ID Number _____, which has been calibrated and certified
by the competent body under document number _____).

CONTENEDORES

(Containers)

Número (Number)	Marca (Trademark)	Peso Neto Contenido (kg) (Net weight content)	Tara (kg) (Tare)	MBV (kg) (VGM)	Método de Verificación (Verification method)	Comprobante de Pesaje (Weight voucher)
3125767	mnbu	23970	4420	28390	1	29869
6723445	MWCU	23970	4420	28390	2	

Firmado

(Signed by)

JUAN ALBERTO RODRIGUEZ GONZALEZ

RUT: 11.111.111-1

(ID Number)

Dirección: Calle Uno 123, Valparaíso, Chile

(Address)

Teléfono: 999990000

(Phone Number)

Correo Electrónico: prueba@servidor.cl

(E-mail)

Código de Verificación

(Verification Code)

034EDA90C2F1CFC923D47E01C607830AD87101FF71664F0308721E494A7A730

4

Este documento ha sido firmado electrónicamente de acuerdo a las disposiciones de la ley 19.799. Corresponde a una declaración jurada simple y puede ser verificado en: <http://localhost:8080/vgm/verifica?num=6706> o mediante el código QR incluido

(This document has been signed electronically in accordance with the provision of the Chilean Law 19.799. It corresponds to a simple affidavit and it can be verified on: <http://localhost:8080/vgm/verifica?num=6706> or by the provided QR Code)



* LA APLICACIÓN INFORMÁTICA DISEÑADA PARA LA GENERACIÓN DEL DOCUMENTO DE EXPEDICIÓN POSTERIOR AL REGISTRO DE ANTECEDENTES Y COLECCIÓN DE DATOS, SE SOMETERÁ A UN PERÍODO DE MARCHA BLANCA, HASTA LA FECHA DE ENTRADA EN VIGOR DE LA ENMIENDA AL SOLAS.

Formulario para Declaración de Masa Verificada de Contenedores

1. Datos del Expedidor (Shipper Particulars)

RUT (Id Number)

Razón Social (Business Name)

Dirección (Commercial Address)

2. Datos de quien presenta los antecedentes

RUT (Id Number)

Nombre Completo (Full Name)

Dirección (Address)

Teléfono (Phone Number)

Correo Electrónico (E-mail)

3. Nave en la que se embarcarán todos los contenedores de esta declaración (Opcional)

Número OMI (IMO Number)

Nombre Nave (Ship Name)

4. ¿Declara contenedores con Masa Bruta verificada por el método 1?

(VGM of declared containers has been verified by method 1?)

Si (Yes) No (No)

4.1. Datos de la empresa que realizó el pesaje de los contenedores verificados por el

(Company particulars)

método 1

RUT

--

Razón Social

--

Marca Equipo Verificación Masa Bruta

--

Informe de Calibración
Equipo

N° Certificado INN

5. Declaración Masa Bruta Verificada por Contenedor

Método:

1. Pesado del Contenedor después de cargado / 2. Pesado de los contenidos por separado

5.1. Datos del Contenedor

Número:

Marca:

Nro. comprobante pesaje:

Masa neta
contenida - carga
(kg):

Tara
Contenedor
(kg):

Masa Bruta
Verificada (kg):

Agregar Contenedor

6. Detalle de contenedores declarados

Nro.	Mar ca	Peso Neto Contenido	Tara	Masa Bruta Verificada	Comprobante	Método Usado

7. Otros

Observaciones

¡Advertencia!

Al presionar enviar Ud. declara que todos los datos ingresados son correctos y cuenta con la autorización por parte del Expedidor para presentar esta declaración

Acepto

Cancelar

Enviar

ANEXO "B"

DEFINICIONES:

- A.- **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, pallets, madera de estiba y demás material de embalaje/envasado y de sujeción, que cumpla las normas y prescripciones sobre precisión del Estado en el que se utilice el equipo, para Chile el sistema nacional de acreditación del Instituto Nacional de Normalización.
- B.- **Elementos de la carga y/o carga:** en el Convenio Internacional sobre la Seguridad de los Contenedores, "Convenio CSC", se entiende por 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 respeto y los pertrechos, transportados en contenedores, no se consideran carga.
- C.- **Contenedor:** elemento de equipo de transporte:
- 1.- De carácter permanente y, por tanto, suficientemente resistente para permitir su empleo repetido;
 - 2.- Especialmente ideado para facilitar el transporte de mercancías, por uno o varios modos de transporte, sin manipulación intermedia de la carga;
 - 3.- Construido de manera que pueda sujetarse y/o manipularse fácilmente, con cantoneras para ese fin;
 - 4.- De un tamaño tal que la superficie delimitada por las cuatro esquinas inferiores exteriores sea:
 - a) por lo menos de 14 m² (150 pies cuadrados);
 - b) por lo menos de 7 m² (75 pies cuadrados), si lleva cantoneras superiores.
- D.- **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, un conocimiento de embarque o un documento de transporte multimodal.

- E.- **Masa bruta:** suma de la masa de la tara del contenedor y las masas de todos los bultos y elementos de la carga, añadiendo los pallets, la madera de estiba y demás material de embalaje/envasado y de sujeción que se carguen en el contenedor.
- F.- **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.
- G.- **Contenedor lleno:** contenedor definido anteriormente, cargado ("rellenado" o "completo") de líquidos, gases, sólidos, bultos y elementos de la carga, como los pallets, la madera de estiba y demás material de embalaje/envasado y de sujeción.
- H.- **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.
- I.- **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.
- J.- **Expedidor:** persona natural o jurídica 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 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.
- K.- **Documento de expedición:** documento que utiliza el expedidor para comunicar la masa bruta verificada del contenedor lleno.
- L.- **Masa de la tara:** masa de un contenedor vacío, que no contiene ningún bulto, elemento de la carga, pallet, madera de estiba ni ningún material de embalaje/envasado ni de sujeción.

M.- **Masa bruta verificada:** masa bruta total de un contenedor lleno, obtenida mediante uno de los dos métodos de medición de carga.

**OSVALDO SCHWARZENBERG ASHTON
VICEALMIRANTE
DIRECTOR GENERAL**

DISTRIBUCIÓN:
ÍDEM CUERPO PPAL.