



CONSULTA PÚBLICA PREVIA SOBRE EL PROYECTO REGLAMENTARIO POR EL QUE SE REGULA LA VERIFICACIÓN DE LA MASA BRUTA DE LOS CONTENEDORES.

De conformidad con lo previsto en el artículo 133 de la Ley 39/2015, de 1 octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, en relación con el artículo 26 de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno, y con el objetivo de incrementar la participación de los ciudadanos en el procedimiento de elaboración de las normas, con carácter previo a la elaboración de un proyecto de reglamento se sustanciará una consulta pública, a través del portal web de la Administración competente, en la que se recabará la opinión de los sujetos y de las organizaciones más representativas potencialmente más afectados por la futura norma acerca de:

- a) Los problemas que se pretenden solucionar con la nueva norma.
- b) La necesidad y oportunidad de su aprobación.
- c) Los objetivos de la norma.
- d) Las posibles soluciones alternativas regulatorias y no regulatorias.

En cumplimiento de lo anterior y de acuerdo con lo dispuesto en el Acuerdo del Consejo de Ministros de 30 de septiembre de 2016, por el que se dictan instrucciones para habilitar la participación pública en el proceso de elaboración normativa a través de los portales web de los departamentos ministeriales, publicado mediante la Orden PRE/1590/2016, de 3 de octubre, se expone la consulta pública que seguidamente figura.

Con tal fin, los ciudadanos, organizaciones y asociaciones que lo consideren conveniente pueden hacer llegar sus observaciones sobre esta iniciativa sometida a consulta pública hasta el día 30 de junio de 2022, a través del siguiente buzón de correo electrónico: consultapublica.dgmm@mitma.es

Sólo serán consideradas las observaciones o consideraciones cuyo remitente esté identificado.

Muchas gracias por su colaboración.

Madrid, 13 de junio de 2022

De acuerdo con el artículo 26.2 de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno, mediante este documento se sustancia la consulta pública sobre el proyecto de reglamentario por el que se regula la verificación de la masa bruta de los contenedores.

I. ANTECEDENTES DE LA NORMA

Los antecedentes normativos atinentes al proyecto de reglamento que se pretende acometer constan en:

- Artículo 149.1.20 de la Constitución Española.
- Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante (en adelante TRLPEMM), aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre; en particular, los artículos 6.1 y 263 del TRLPEMM.
- Enmiendas de 2014 al Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar (Convenio SOLAS), 1974, enmendado, adoptadas en Londres el 21 de noviembre de 2014 mediante Resolución MSC.380(94).
- Reglas 2.4, 2.5 y 2.6 del Capítulo VI del SOLAS.
- Directrices relativas a la masa bruta verificada de los contenedores con carga (MSC.1/CIRC. 1475, 9 de junio de 2014).
- Resolución de 15 de junio de 2016, de la Dirección General de la Marina Mercante, relativa a la verificación de la masa bruta de los contenedores.
- Disposición adicional tercera del Real Decreto 800/2011, de 10 de junio, por el que se regula la investigación de accidentes e incidentes marítimos y la Comisión permanente de investigación de accidentes e incidentes marítimos.

II. PROBLEMAS QUE SE PRETENDEN SOLUCIONAR CON LA NUEVA NORMA

El 1 de julio de 2016 entraron en vigor varias enmiendas a distintos capítulos del Convenio SOLAS, las cuales figuran en la Resolución MSC.380 (94) del Comité de Seguridad Marítima (desde ahora MSC) de la Organización Marítima Internacional (OMI). Una de dichas enmiendas afectó a la regla 2, "Información sobre la carga", de la Parte A, "Disposiciones generales", del Capítulo VI, "Transporte de cargas y combustible líquido", del SOLAS.

De acuerdo con la citada enmienda, al expedidor de determinados contenedores llenos se le impusieron las obligaciones de verificar la masa bruta de éstos y asegurar que la masa bruta así verificada conste en el documento de expedición, que se presentará al Capitán del buque o a su representante y al representante de la terminal con antelación suficiente para elaborar el plano de estiba. Además, se estableció la prohibición de embarcar un contenedor lleno cuya masa bruta verificada no se indique en el documento de expedición y no haya sido obtenida por el Capitán o su representante y el representante de la terminal.

Para implantar dichas normas fue necesaria la adopción de determinadas medidas orientadas a concretar varios de sus elementos, como son, entre otros, la



certificación de los métodos de pesaje y la calibración de los equipos; los lugares y momentos en que el pesaje puede llevarse a cabo, las formalidades requeridas para la documentación y comunicación de sus resultados; o las consecuencias de los supuestos en que existan discrepancias entre la masa bruta declarada de un contenedor y la posteriormente verificada, bien entre la verificada antes de la entrega de un contenedor a la terminal portuaria y la obtenida al pesarse el contenedor en dicha instalación.

Éstos y los demás aspectos de la norma internacional cuya aplicación requería cierta actividad por parte del Estado se encuentran contemplados en las Directrices relativas a la masa bruta verificada de los contenedores con carga, aprobadas por el MSC, que se contienen en la Circular 1475, de 9 de junio de 2014, a las cuales se remite, en su redacción enmendada, la regla 2 del Capítulo VI del SOLAS, para su propia, efectiva y correcta implantación.

El carácter eminentemente técnico de la Circular citada hizo posible adoptar las necesarias medidas de desarrollo de la norma internacional mediante la Resolución de 15 de junio de 2016, de la Dirección General de la Marina Mercante, relativa a la verificación de la masa bruta de los contenedores, dictada al amparo de la disposición adicional tercera del Real Decreto 800/2011, de 1 de junio, por el que se regula la investigación de accidentes e incidentes marítimos y la Comisión permanente de investigación de accidentes e incidentes marítimos, disposición que autoriza al Director General de la Marina Mercante a aplicar las resoluciones de los diversos Comités de la OMI con la finalidad de armonizar criterios de interpretación en materia de seguridad marítima, de la navegación, de la vida humana en la mar y de prevención y lucha contra la contaminación marina.

La idoneidad de la citada Resolución de 15 de junio de 2016 permitió que la entrada en vigor de la nueva norma del SOLAS se produjera en perfecta armonía con las necesidades de todos los implicados en el sector, sin generar inseguridad ni lagunas jurídicas, y de tal manera que los procesos necesarios para certificar métodos de pesaje, calibrar dispositivos de medición y, en suma, obtener, documentar y comunicar oportunamente la masa bruta de los contenedores llenos pudieran empezar a aplicarse sin que obstáculos ni incertidumbres dificultaran su normal implantación y desarrollo.

Transcurridos más de cinco años desde la entrada en vigor de la enmienda, es posible afirmar que las actividades relativas a la verificación de la masa bruta de los contenedores llenos se realizan en los puertos españoles con plena eficiencia y normalidad, sin que, hasta la fecha, se hayan detectado incidentes dignos de mención en su desenvolvimiento, ni dificultades interpretativas que, para el cabal cumplimiento de las obligaciones impuestas por la nueva norma, pudiera haber generado una deficiente incorporación al ordenamiento jurídico de las medidas adoptadas para su desarrollo.

Sin embargo, el ámbito de aplicación del Capítulo VI del SOLAS, en el que se contiene la obligación de verificar la masa bruta de los contenedores, se limita a los cargamentos de los buques dedicados solamente a viajes internacionales. En consecuencia, en la actualidad no es obligatorio verificar la masa bruta de los

contenedores que vayan a ser embarcados en un buque dedicado a un viaje que discurra enteramente entre puertos españoles.

No obstante, la inmensidad y la particular configuración geográfica de nuestro litoral, abarcando vertientes al Mar Mediterráneo, al Mar Cantábrico y al Océano Atlántico e incluyendo dos archipiélagos principales, dan lugar a que, entre determinados puertos nacionales, se realicen travesías tales que, bien por su duración, por su alejamiento de la costa, por las condiciones meteoro-oceanográficas dominantes (las más intensas) y reinantes (las más frecuentes) propias de las zonas que dichas rutas han de atravesar, o bien por la conjunción de dos o más de esas condiciones, entre otras que pudieran considerarse, impliquen un riesgo similar o, en muchos casos, mayor que el afrontado en muchos viajes internacionales.

Esta situación, en las que se dispensa diferente trato ante igualdad de condiciones, es indeseable y no ha de ser propiciada por el ordenamiento jurídico. Eliminar esa paradoja para, por el contrario, proporcionar idéntica protección a quienes se enfrentan a los mismos peligros es el problema que se pretende solucionar con la nueva norma.

III. NECESIDAD Y OPORTUNIDAD DE LA APROBACIÓN DE LA NORMA

Como se deduce de su propio planteamiento, para resolver este problema es necesaria una norma con rango reglamentario capaz de extender las obligaciones y derechos relacionados con la verificación de la masa bruta de los contenedores llenos a las navegaciones nacionales, es decir a la que se efectúa entre puertos o puntos situados en zonas donde España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción, ampliando así el ámbito de aplicación de la regla 2 del Capítulo VI del SOLAS, limitado, como se ha dicho, a los viajes internacionales.

La aprobación de esta norma se considera oportuna, no existiendo en el presente otras prioridades, como tampoco obstáculos ni expectativas de próximas enmiendas al SOLAS que aconsejen diferirla en tiempo.

Su contenido sustancial se pretende similar al de la citada Resolución de 15 de junio de 2016, de la Dirección General de la Marina Mercante, incorporando aquellas disposiciones que resulten convenientes.,

Obedeciendo a un criterio de oportunidad, la norma a proyectar incorporaría, de manera similar a la citada resolución de la Dirección General de la Marina Mercante que sustituirá, un conjunto de precisiones procedentes de las Directrices relativas a la masa bruta verificada de los contenedores con carga (MSC.1/CIRC. 1475, 9 de junio de 2014), haciendo en ocasiones mención a sujetos e instituciones propias del Derecho mercantil, pero con una finalidad exclusivamente centrada en la seguridad marítima. Así mismo, se considera la conveniencia de que, al amparo de lo previsto en el artículo 27.3 de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público, la disposición reglamentaria introduzca especificaciones al cuadro de las infracciones



establecidas en el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.

IV. OBJETIVOS DE LA NORMA

La futura norma pretende extender la aplicación de las prescripciones relativas a la verificación de la masa bruta de los contenedores con carga contempladas en la regla 2 del capítulo VI Convenio SOLAS a las navegaciones entre puertos nacionales. Asimismo, pretende implantar las citadas prescripciones del Convenio SOLAS.

V. POSIBLE SOLUCIONES ALTERNATIVAS, REGULATORIAS Y NO REGULATORIAS

La extensión de las obligaciones establecidas en un Convenio internacional a sujetos que realizan actividades no comprendidas en el ámbito de aplicación de dicho Convenio requiere una norma con rango reglamentario.

No regular significa privar a los buques dedicados al tráfico entre puertos nacionales de una información esencial para su seguridad, con garantía suficiente de precisión.

VI. INFORMACIÓN AL CIUDADANO

Las personas interesadas, físicas o jurídicas, deberán aportar sus datos de identificación y contacto para poder participar en la consulta pública para la elaboración de la norma. No se considerarán aquellas sugerencias u observaciones anónimas o que no guarden relación directa con la solución de los problemas y la consecución de los objetivos que la futura norma persigue.

El plazo para remitir las opiniones a través del correo electrónico: consultapublica.dgmm@mitma.es finalizará el 30 de junio de 2022.