

**Registro Oficial No. 300 , 7 de Agosto 2018**

**Normativa:** Vigente

**Última Reforma:** Resolución MTOP-SPTM-2021-0015-R (Tercer Suplemento del Registro Oficial 416, 23-III-2021)

**RESOLUCIÓN No. MTOP-SPTM-2018-0066-R**

**(ACTUALÍCENSE LAS “REGULACIONES PARA EL CONTROL Y CERTIFICACIÓN DE LA MASA BRUTA VERIFICADA, DE LOS CONTENEDORES CON CARGA”)**

MINISTERIO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS

Guayaquil, 03 de julio de 2018.

LA SUBSECRETARÍA DE PUERTOS Y TRANSPORTE MARÍTIMO Y FLUVIAL

**Considerando:**

Que, la Constitución de la República del Ecuador, R.O. # 449 del 20 de octubre del 2008, en el artículo 82, establece que: *“El derecho a la seguridad jurídica se fundamenta en el respeto a la Constitución y en la existencia de normas jurídicas previas, claras, públicas y aplicadas por las autoridades competentes”*, de igual forma en el Art. 227 de nuestra Carta Magna determina: *“La administración pública constituye un servicio a la colectividad que se rige por los principios de eficacia, eficiencia, calidad, jerarquía, desconcentración, descentralización, coordinación, participación, planificación, transparencia y evaluación.”*, y, consecuentemente de conformidad con la disposición contenida en el numeral 10 del artículo 261 ibídem, el Estado Central, tiene la competencia exclusiva sobre todos los puertos, concordante con el Art. 314, prescribe que el Estado Ecuatoriano, será responsable de la provisión de los servicios públicos, entre éstos, contemplando a los de infraestructura portuaria, y adicional ordena que *“...El Estado garantizará que dichos servicios y su provisión, respondan a los principios de obligatoriedad, generalidad, uniformidad, eficiencia, responsabilidad, universalidad, accesibilidad, regularidad,*

*continuidad; y, dispondrá que los precios y tarifas de los servicios públicos sean equitativos, y establecerá su control y regulación.”;*

Que, el Ecuador, Miembro de la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental, hoy Organización Marítima Internacional, OMI, R.O. # 237 del 15 de junio del 1957, así como parte de sus principales instrumentos, relacionados con la seguridad marítima y protección del medio ambiente marino, por lo que se debe adoptar las disposiciones que emane este organismo, siendo el Comité de Seguridad Marítima en su 93º período de sesiones en mayo de 2014 que aprueba las Directrices Relativa a la Masa Bruta verificada de los contenedores con carga, enmendando el convenio Seguridad de la Vida Humana en el Mar, SOLAS, del cual Ecuador es también parte, R.O. # 242 del 13 de mayo del 1982, constando en la regla 2 de la parte A del Capítulo VI, la obligación de verificar la masa bruta de los contenedores llenos antes de su estiba abordo;

Que, el Código Orgánico de Planificación y Finanzas Públicas, R.O. # 351 del 29 de diciembre del 2010, en su artículo 1 inciso final determina: *“Las disposiciones del presente código regulan el ejercicio de las competencias de planificación y el ejercicio de la política pública en todos los niveles de gobierno, el Plan Nacional de Desarrollo, los planes de desarrollo y de ordenamiento territorial de los Gobiernos Autónomos Descentralizados, la programación presupuestaria cuatrianual del Sector Público, el Presupuesto General del Estado, los demás presupuestos de las entidades públicas; y, todos los recursos públicos y demás instrumentos aplicables a la Planificación y las Finanzas Públicas”*, adicional dentro de sus Disposiciones Generales, numeral cuarto, se establece: *“Las entidades y organismos del sector público, que forman parte del Presupuesto General del Estado, podrán establecer tasas por la prestación de servicios cuantificables e inmediatos, tales como pontazgo, peaje, control, inspecciones, autorizaciones, permisos, licencias u otros, a fin de recuperar, entre otros, los costos en los que incurrieren por el servicio prestado, con base en la reglamentación de este Código”*;

Que, de conformidad con lo previsto en los artículos 4 y 5 de la Ley General de Puertos, R.O. # 67 del 15 de abril del 1976, actualmente la Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial, es el más alto Organismo de asesoramiento del Gobierno en materia naviera y portuaria; y, es la ejecutora de la Política Naviera y Portuaria en el país;

Que, el artículo 3 de la Ley General de Transporte Marítimo y Fluvial, R.O. # 406 del 01 de febrero de 1972, establece que la Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial, tiene como funciones generales las de orientar, establecer y coordinar la política naviera nacional, es el más alto organismo de asesoramiento al Gobierno en esta materia;

Que, el artículo innumerado agregado continuación del Art. 17 de la Ley de Modernización

del Estado Privatizaciones y Prestación de Servicios Públicos por parte de la Iniciativa Privada, R.O. # 349 del 31 de diciembre de 1993, faculta a las instituciones del Estado establecer el pago de tasas por los servicios de control, inspecciones, autorizaciones, permisos, licencias u otros de similar naturaleza, a fin de recuperar los costos en los que incurrieren para este propósito;

Que, el Estatuto del Régimen Jurídico y Administrativo de la Función Ejecutiva, R.O. # 536 del 18 de marzo del 2002, en el numeral 1 del Artículo 121 establece: *“Los actos administrativos, normativos o de simple administración que dicte la Administración Pública Central, bien de oficio o a instancia del interesado, se producirán por el órgano competente ajustándose al procedimiento establecido”*;

Que, mediante el Decreto Ejecutivo # 8 del 15 de enero del 2007, R.O. # 18 del 8 de febrero del 2007, se crea el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, el mismo que cuenta, entre otras dependencias, con la Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial, institución que en su calidad de Autoridad Portuaria Nacional y del Transporte Acuático y que por disposición del Decreto Ejecutivo # 1111 del 27 de mayo del 2008, R.O. # 358 del 12 de junio del 2008 y del Decreto Ejecutivo # 723 del 9 de julio de 2015 R.O. # 561 del 07 de agosto de 2015, se asume las competencias, atribuciones y delegaciones orientadas al transporte acuático y actividad portuaria contemplado en toda la legislación nacional relacionada;

Que, mediante Resolución # MTOP-SPTMF-ADM-001-13 del 01 de julio del 2013, R.O. # 133 del 28 de noviembre del 2013, se expidió *“La Normativa Tarifaria por Servicios Prestados por la Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial-SPTMF”* la misma que se ha reformado, acorde a los servicios prestados, debidamente justificados;

Que, mediante Resolución Nro. MTOP-SPTM-2016-0088-R, vigente desde el 16 de junio de 2016, R.O. # 798 del 15 de julio del 2016, se *expide “Las Regulaciones para el Control y Certificación de la Masa Bruta Verificada de los contenedores de carga”*, modificada por Resolución No. MTOP-SPTM-2016-129-R, publicada en R.O. # 905 del 19 de Diciembre del 2016 y por la Resolución No. MTOP-SPTM-2017-059-R, publicada en R.O. # 35 del 13 de Julio del 2017;

Que, mediante Resolución Nro. MTOP-SPTM-2016-0101-R, del 03 de agosto de 2016, publicada en el Registro Oficial Nro. 830 de 31 de agosto de 2016, se establece la tasa de "registro de Certificador de Masa Bruta Verificada";

Que, la Dirección de Puertos mediante memorando Nro. MTOP-DDP-2018-330-ME, del 8

de junio del 2018, solicita al señor Subsecretario la revisión del Informe Técnico Nro. DDP-CGP-218-2017 del 27 de diciembre de 2017, “Unificar y actualizar las “REGULACIONES PARA EL CONTROL Y CERTIFICACION DE LA MASA BRUTA VERIFICADA, DE LOS CONTENEDORES CON CARGA” y de ser pertinente se emita la respectiva resolución;

En ejercicio de las atribuciones conferidas mediante Decreto Ejecutivo Nro. 723 del 09 de julio de 2015, acorde a lo estipulado en el Estatuto de Régimen Jurídico Administrativo de la Función Ejecutiva,

**Resuelve:**

Actualizar las “REGULACIONES PARA EL CONTROL Y CERTIFICACION DE LA MASA BRUTA VERIFICADA, DE LOS CONTENEDORES CON CARGA”

**Art. 1.- Objeto.-** Las presentes medidas tienen por objeto implementar las disposiciones de la Regla VI/2 del Convenio para la seguridad de la vida humana en el mar (SOLAS).

**Art. 2.- Definiciones especiales.-** A efectos de que exista uniformidad en los términos, para la presente regulación regirán las siguientes definiciones:

**a. Administración:** Gobierno del Estado cuyo pabellón tenga derecho a enarbolar el buque.

**b. Bulto:** Uno o más elementos de carga atados, embalados o envasados, envueltos, metido en cajas, bolsas 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.

**c. 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 hacia/o desde uno de estos buques.

**d. Carga o 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. Sin embargo, el equipo y los suministros del buque, incluidos las piezas de respeto y los pertrechos, transportados en contenedores, no se consideran carga.

**e. Certificado de calibración:** Documento emitido por el organismo público competente, o privado acreditado por este, que certifica el cálculo de la variación de medida de cualquier instrumento de pesaje.

**f. Certificador de peso:** Persona jurídica que realiza el pesaje y certifica la masa bruta verificada del contenedor con carga y que podría ser el propio embarcador, las autoridades portuarias, sus delegatarios o concesionarios, terminales portuarios habilitados o una compañía que se califique para este fin en la Autoridad Portuaria Nacional, previo el cumplimiento de los requisitos establecidos, el cual debe contar con matrícula de Operador Portuario de Carga habilitado para brindar el servicio de pesaje, a excepción de las Autoridades Portuarias.

**g. Compañía naviera:** La compañía naviera con la cual el expedidor firma el contrato de transporte, la cual está representada por la agencia naviera de tráfico internacional, con matrícula como tal, otorgada por el organismo competente.

**h. Contenedor:** Elemento de equipo de transporte, que posee las siguientes características:

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; y

4. De un tamaño tal que la superficie delimitada por las cuatro esquinas inferiores exteriores sea:

a) Por lo menos de 14 m<sup>2</sup> (150 pies cuadrados); o

b) Por lo menos de 7 m<sup>2</sup> (75 pies cuadrados), si lleva cantoneras superiores.

**i. Contenedor lleno:** 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.

**j. 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".

**k. 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).

**l. 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 las normas y prescripciones sobre precisión del Estado en el que se utilice el equipo.

**m. Expedidor/Embarcador:** Persona natural o jurídica mencionada en el conocimiento de embarque, carta de porte 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.

**n. 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.

**o. Masa bruta verificada:** Masa bruta total de un contenedor lleno obtenida mediante uno de los métodos descritos en las presentes directrices.

**p. Masa de la tara:** 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.

**q. Material de embalaje/envasado:** 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. Operador portuario de carga exclusivo:** Persona jurídica que debidamente matriculada y habilitada ante la Autoridad Portuaria Nacional, como Operador Portuario de Carga para brindar el servicio de pesaje, que opera en forma exclusiva para una terminal portuaria.

**t. Representante de terminal portuaria:** Persona que actúa en nombre de la Autoridad Portuaria, su delegatario o concesionario y terminal portuario habilitado, facultado para proporcionar servicios a naves o artefactos navales y en el manejo de carga.

**u. Tercera parte dispuesta por el expedidor:** Autoridad Portuaria, su delegatario o concesionario, terminal portuario habilitado o compañía que se califique ante la Autoridad Portuaria Nacional, como Certificador de Masa Bruta Verificada, para que en nombre y bajo responsabilidad del expedidor realice el pesaje y emita el documento de expedición de masa bruta verificada de contenedores con carga.

**v. Terminal cut off:** Fecha y hora que el puerto estipula para un buque, en la cual toda su carga para embarque debe estar físicamente dentro del puerto, lista, debidamente documentada y autorizada para embarque.

**w. Terminal portuaria:** Unidad operativa especializada o línea de negocio portuario, dotada de una zona terrestre y marítima, instalaciones, y equipos que tienen por objeto la atención y prestación de servicios a naves o artefactos navales, carga de exportación e importación y pasajeros.

**x. Viaje internacional corto:** Todo 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 a 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.-** La presente normativa aplica a nivel nacional a todos los contenedores con carga que han de estibarse a bordo de un buque regido por las reglas del Capítulo VI del Convenio Solas, a partir del 1 de julio de 2016.

**Art. 4.- Excepciones.-** La presente disposición no se aplica en los siguientes casos:

a. Contenedores que se transporten sobre un chasis o en un remolque, cuando estos contenedores son conducidos hacia o desde un buque de transbordo rodado destinado a viajes internacionales cortos.

b. Transbordo de contenedores con carga, con masa bruta verificada, entre buques regidos por las reglas del Convenio Solas.

**Art. 5.- Responsabilidad del embarcador.-** La responsabilidad de obtener y documentar la masa bruta verificada de un contenedor lleno, corresponde al embarcador por lo cual, si en el documento de expedición del contenedor lleno no se lo especifica, y, el capitán, agencia naviera y el representante de la terminal portuaria, no han obtenido dicha información, este no debe ser embarcado en el buque.

**Art. 6.- Obligación de registro.-** El expedidor o la tercera parte que este haya dispuesto, para que en su nombre y bajo su responsabilidad realice el pesaje y emita el documento de expedición de masa bruta verificada, debe obtener en la Autoridad Portuaria Nacional el registro como Certificador de Masa Bruta Verificada, que tendrá una validez de cinco (5) años fiscales, para lo cual deberá cumplir los siguientes requisitos:

a. Solicitud dirigida a la Autoridad Portuaria Nacional suscrita por el expedidor o quien represente a la tercera parte que este haya dispuesto, en el que se indique: Método de pesaje a ser utilizado y nombre de la persona cuya firma electrónica constará en el documento de expedición de masa bruta verificada del contenedor lleno (si el pesaje lo realiza una tercera parte dispuesta por el expedidor).

b. Documento que sustente la disponibilidad del medio de pesaje;

c. Copia del certificado de calibración del medio de pesaje, otorgado por el Servicio Ecuatoriano de Normalización en su calidad de organismo técnico nacional, o por laboratorios de calibración acreditados por la entidad competente, no mayor a seis meses;



d. Procedimiento utilizado para pesar el contenido del contenedor siguiendo el método No. 2, el cual debe ser aprobado por la Autoridad Portuaria Nacional;

e. (Reformado por el Art. 1 de la Res. MTOP-SPTM-2021-0015-R, R.O. 416-3S, 23-III-2021).- Documento suscrito entre el expedidor y el certificador (Excepto Autoridades Portuarias, sus delegatarios o concesionarios, terminales portuarios habilitados “Operador Portuario de Carga para Galápagos” .);

f. Certificación del sistema de gestión de calidad del proceso de pesaje otorgado por una organización acreditada en el ámbito nacional o internacional, vigente (Excepto las autoridades portuarias, sus delegatarios o concesionarios, terminales portuarios habilitados);

g. Constancia del pago de tasa.

**Art. 7.- Vigencia y renovación.-** Durante la vigencia del Registro los Certificadores de Masa Bruta Verificada, hasta el 31 de enero de cada año, deben cancelar la tasa anual que establezca la Autoridad Portuaria Nacional, y presentar:

a. Solicitud dirigida a la Autoridad Portuaria Nacional;

b. Documento suscrito entre el expedidor y el certificador (Si hubieren nuevos documentos a ser registrados en el expediente, de la tercera parte dispuesta por el expedidor, excepto Autoridades Portuarias, sus delegatarios o concesionarios, terminales portuarios habilitados); y,

c. Certificación del sistema de gestión de calidad del proceso de pesaje otorgado por una organización acreditada en el ámbito nacional o internacional, vigente (Solo si el documento que reposa en el expediente está caducado).

**Art. 8.- Consideración especial.-** Las Autoridades Portuarias, que se encuentran exentas de obtener matrícula de Operador Portuario de Carga y del pago de tasas por primera vez, anual y de renovación los Certificadores de Masa Bruta Verificada, deben presentar en forma semestral, los documentos (en caso de equipos de pesaje nuevos), lista de equipos de pesaje y certificados de calibración emitidos por el organismo nacional competente, vigente.

**Art. 9.- Iazo para renovación.-** La renovación del Registro de Certificador de Masa Bruta Verificada puede tramitarse en un plazo máximo de treinta (30) días, contados a partir de

la fecha de su caducidad, tiempo durante el cual podrá continuar prestando servicios, siempre y cuando el medio de pesaje se encuentre calibrado y certificado por el Servicio Ecuatoriano de Normalización en su calidad de organismo técnico nacional, o por laboratorios de calibración acreditados por la entidad competente, en un período no mayor a seis meses.

**Art. 10.- Métodos aceptados.-** Los métodos aceptados para obtener la masa bruta verificada de un contenedor con carga son:

a. Si se trata de carga consolidada de varios embarcadores, es la Autoridad Portuaria, su delegatario o concesionario o terminal portuario habilitado, el encargado de obtener la masa bruta verificada del contenedor lleno.

b. La masa bruta verificada de un contenedor con carga, se obtendrá mediante uno de los siguientes métodos, previamente certificado y aprobado por la autoridad competente:

**Método # 1:** Concluidos la estiba y el sellado del contenedor, el embarcador, podrá pesar el contenedor lleno o disponer que una tercera parte lo pese.

En los casos de carga compuesta por chatarra, grano no transportado en sacos y otras cargas a granel, se deberá utilizar el método No. 1.

**Método # 2:** El expedidor, o la tercera parte dispuesta por él, 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 obtenida.

Cuando la carga se estibe 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).

**Art. 11.- Calibración de equipos.-** El expedidor o la tercera parte dispuesta por este, que desee obtener la masa bruta deben utilizar equipos calibrados y certificados por el Servicio Ecuatoriano de Normalización en su calidad de organismo técnico nacional, o por laboratorios de calibración acreditados por la entidad competente. La calibración de estos equipos debe efectuarse en períodos no mayores a seis meses.

**Art. 12.- Comprobante.-** Para que el expedidor o la tercera parte dispuesta por este, acrediten la masa bruta verificada por el Método No. 1, sus básculas deben emitir automáticamente un comprobante o ticket que indique la masa bruta del contenedor con

carga, en kilogramos, o que permita calcularla a partir de la tara del vehículo y/o la tara del contenedor y que adicionalmente incluya al menos los siguientes datos:

- a. Número de identificación del comprobante o ticket;
- b. Número de placa y acoplado del vehículo transportista (Si el contenedor se pesó junto con el vehículo). Si el pesaje no incluye la destara del vehículo, el comprobante deberá incluir la tara del vehículo;
- c. Número de contenedor y su tara;
- d. Número de conocimiento de embarque;
- e. Nombre del establecimiento de pesaje y su RUC;
- f. Nombre y dirección del embarcador;
- g. Fecha y horario del pesaje; y,
- h. Número de certificado de calibración de la balanza/ báscula y fecha de su vencimiento.

**Art. 13.- Proceso bajo el Método # 2.-** Para obtener la masa bruta verificada por el Método # 2, el expedidor o la tercera parte dispuesta por este, deben:

- a. Pesar con básculas calibradas y certificadas;
- b. 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 trinka que se estibe en el contenedor.
- c. Colocar en las superficies de los bultos, sello original en el que se indique de modo claro e indeleble la masa exacta de los bultos y de los elementos de la carga;

d. Emitir un comprobante que indique la masa bruta del contenedor con carga, que deberá contener al menos los siguientes datos:

1. Nombre del establecimiento de pesaje, RUC y número de registro;
2. Nombre y dirección del embarcador;
3. Fecha y horario del pesaje;
4. Masa bruta del contenedor con carga, en kilogramos;
5. Número de contenedor y su tara; y,
6. Número de certificado de calibración de la balanza/ báscula y fecha de su vencimiento.

**Art. 14.- Verificación y comunicación.-** El expedidor o una tercera parte dispuesta por este, tiene la obligación de verificar la masa bruta de los contenedores llenos, mediante el método # 1 o el método # 2 y de comunicar en el documento de expedición la masa bruta verificada.

**Art. 15.- Prohibición de realizar recargos.-** El documento de expedición en el que se declare la masa bruta verificada del contenedor con carga, debe contener la firma electrónica del expedidor o de la persona que haya sido debidamente autorizada por este, a través de un documento contractual suscrito entre las partes. El documento de expedición tendrá carácter de declaración jurada, el costo de este documento es aprobado por la autoridad competente y en ningún caso se podrán realizar cargos adicionales o crear gastos administrativos relacionados con este documento.

**Art. 16.- Intercambio electrónico de datos.-** Para embarcar un contenedor lleno en un buque que se rige por las reglas del Convenio SOLAS, el expedidor o la tercera parte que este haya dispuesto para que en su nombre y bajo su responsabilidad efectúe el pesaje del contenedor y emita el documento de expedición, debe proporcionar la masa bruta verificada al capitán del buque, a la agencia naviera que lo representa, al representante de la terminal portuaria (si la masa bruta la proporciona otro certificador registrado), y al expedidor (si la masa bruta la obtiene un tercero), utilizando el intercambio electrónico de datos, en base al "terminal cut off" para que la información se utilice en la elaboración e implantación del plano de estiba del buque.

**Art. 17.- Custodia de documentos.-** El expedidor y la tercera parte dispuesta por este, deben mantener en custodia y a disposición de la Autoridad Portuaria Nacional, copias de:

a. Documento suscrito entre las partes, en el que conste el nombre de la persona autorizada para firmar el documento de expedición de masa bruta verificada, a nombre del expedidor, por un período no menor de un (1) año;

b. Comprobante de pesaje y documento de expedición, por un período no mayor a seis (6) meses.

**Art. 18.- Acción previa a la entrega del contenedor.-** El documento que contiene la masa bruta verificada obtenida por otro certificador registrado en la Autoridad Portuaria Nacional, se debe remitir utilizando el intercambio electrónico de datos, previo a la entrega del contenedor en la instalación portuaria.

**Art. 19.- Prohibición de embarque de contenedores.-** Las terminales portuarias no deben embarcar contenedores cuando:

a. La masa bruta verificada, es superior a la masa bruta máxima permitida, excepto si el exportador autoriza a la terminal portuaria el correspondiente alije;

b. Un contenedor lleno transportado por un buque que no se rige por las reglas del Convenio SOLAS, es entregado en la instalación de una terminal portuaria para su transbordo a un buque que se rige por dichas reglas, sin que se haya verificado su masa bruta, excepto si el representante de la terminal haya obtenido la masa bruta verificada del contenedor en nombre del expedidor.

**Art. 20.- Remisión de Nómina de Expedidores Autorizados.-** La Autoridad Portuaria Nacional debe remitir a las terminales portuarias habilitadas para el manejo de contenedores, la nómina de expedidores habilitados que cuentan con Registro de Certificador de Masa Bruta Verificada, vigente, el primer trimestre de cada año.

**Art. 21.- Inspecciones a naves y terminales portuarias.-** La Autoridad Portuaria Nacional debe supervisar el cumplimiento de la presente normativa, a través de inspecciones a los buques, terminales portuarias, establecimientos de certificadores registrados y agencias navieras.

## **DISPOSICIONES GENERALES**

**Primera.-** La Autoridad Portuaria Nacional debe realizar inspecciones anuales, acorde al cronograma que para el efecto presente la Unidad de Gestión Portuaria de la Dirección de Puertos, costo que está incluido dentro del pago del derecho anual que deben realizar los Certificadores de Masa Bruta Verificada en la Autoridad Portuaria Nacional.

**Segunda.-** La Matrícula de Operador Portuario de Carga, puede encontrarse a nombre de la terminal portuaria habilitada o de su operador portuario exclusivo.

**Tercera.-** Una vez cumplido el cumplimiento de las Disposiciones Transitorias promulgadas en la Resolución Nro. MTOP-SPTM-2016-0088-R, vigente desde el 16 de junio de 2016, R.O. # 798 del 15 de julio del 2016, se considera que está completo el "Registro de Certificador de Masa Bruta Verificada" de expedidores y tercera parte dispuesta por estos, que no sean terminales portuarias, y de igual forma e implementada la firma electrónica en el Intercambio electrónico de datos, al igual que los procedimientos, formatos de la documentación, comunicación e intercambio de información.

## **DISPOSICIONES TRANSITORIAS**

**Primera.-** Hasta contar con infraestructura portuaria en Galápagos, el pesaje y emisión del Certificado de Masa Bruta Verificada es responsabilidad del Operador Portuario de Carga para Galápagos.

**Segunda.-** Hasta el 31 de diciembre de 2018 las instalaciones autorizadas a operar buques con destino a Galápagos y el Operador Portuario de Carga para Galápagos deben obtener el "Registro de Certificador de Masa Bruta Verificada".

**Tercera.-** La Autoridad Portuaria Nacional debe aceptar los "Certificados de Calibración" que actualmente emiten las entidades señaladas en el artículo 11, para los equipos que no cuenten con la respectiva "Norma Técnica" para su calibración, hasta que el Servicio Ecuatoriano de Normalización, -entidad encargada de regular el uso, control y mantenimiento de las unidades de peso y medida de los aparatos, instrumentos y equipos destinados para pesar o medir, así como para mantener su exactitud-, proceda a emitir las respectivas normativas específicas.

**Cuarta.-** Una vez que el Estado Ecuatoriano cuente con las normas específicas para aquellos equipos de medición de peso que no se encontraban regulados, los laboratorios acreditados interesados en obtener el alcance para realizar la calibración, contarán con el plazo de 18 meses a partir de la emisión de la normativa específica para obtener la respectiva acreditación ante el Servicio de Acreditación Ecuatoriano, culminado este plazo la Autoridad Portuaria Nacional aceptará únicamente los certificados de calibración emitidos y reconocidos bajo los procesos antes mencionados.

**Quinta.-** El Operador Portuario de Carga para Galápagos debe cumplir con el requisito f) del Artículo 6 de la presente normativa, hasta el 31 de diciembre de 2018.

## **DISPOSICIÓN DEROGATORIA**

Quedan expresamente derogadas las disposiciones constantes en:

Resolución Nro. MTOP-SPTM-2016-0088-R, de 16 de junio del 2016

Resolución No. MTOP-SPTM-2016-129-R, de 20 de octubre de 2016

Resolución No. MTOP-SPTM-2017-0059-R, de 31 de mayo de 2017

Se deja sin efecto la Resolución Nro. MTOP-SPTM-2017-0120-R, del 21/12/ 2017

## **DISPOSICIÓN FINAL**

Esta resolución entrará en vigencia a partir de su publicación en el Registro Oficial.

Dada y firmada en la ciudad de Guayaquil en el despacho del señor Subsecretario de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial, a los tres días del mes de julio del dos mil dieciocho.

***Documento firmado electrónicamente***

## **FUENTES DE LA PRESENTE EDICIÓN DE LA RESOLUCIÓN QUE ACTUALIZA LAS “REGULACIONES PARA EL CONTROL Y CERTIFICACIÓN DE LA MASA BRUTA VERIFICADA, DE LOS CONTENEDORES CON CARGA”**

- 1.- Resolución MTOP-SPTM-2018-0066-R (Registro Oficial 300, 7-VIII-2018).
- 2.- Resolución MTOP-SPTM-2021-0015-R (Tercer Suplemento del Registro Oficial 416, 23-III-2021).