

"2016 – Año del Bicentenario de La Declaración de Independencia Nacional"

PREFECTURA NAVAL ARGENTINA
Autoridad Marítima

Nº 18/16.
Letra: RPOL, 008.

BUENOS AIRES, - 8 MAR. 2016

VISTO lo informado por el Departamento Reglamentación de la Navegación por Expediente CUDAP Nº S02:0056188/2015, y

CONSIDERANDO:

Que mediante Ordenanza Nº 5/02 (DPSN – Tomo 1) MEDIDAS DE SEGURIDAD PARA EL TRANSPORTE DE CARGA, la Prefectura implantó las disposiciones de la regla VI/2 del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar (SOLAS) estableciendo la obligatoriedad de proporcionar información sobre la carga al capitán, por parte del expedidor;

Que mediante Resolución MSC.380(94) de la Organización Marítima Internacional se adoptaron enmiendas a la regla VI/2 del Convenio SOLAS que entrarán en vigor el 1 de julio de 2016 por la cuales se obliga al expedidor a verificar la masa bruta de los contenedores;

Que las citadas enmiendas tienen por objeto asegurar que los cálculos de estabilidad y resistencia estructural del buque a bordo se basen en condiciones reales de carga;

Que el Convenio SOLAS y su Protocolo 1988 fueron ratificados por la República Argentina por las Leyes Nº 22.079 y 24.213, respectivamente;

Que corresponde a la Prefectura Naval Argentina, en su calidad de Policía de seguridad de la navegación y de la vida humana y bienes en el mar, ser órgano de aplicación en el orden técnico de los convenios internacionales sobre la materia, de acuerdo a lo dispuesto en el artículo 5º, inciso a) apartado 3º de la ley Nº 18.398;

Que la Prefectura, en su carácter de Autoridad Marítima, se halla facultada para dictar el correspondiente acto administrativo a fin de implantar la citada enmienda al Convenio SOLAS, de acuerdo a lo establecido en el artículo 5º, inciso a), apartado 2º de la ley Nº 18.398;

Que si bien existen normas nacionales que prescriben el control del peso de los contenedores, dichas normas no se vinculan con el cumplimiento del Convenio SOLAS sino con el control de las obligaciones fiscales,

Que hasta tanto se enmiende la Ordenanza Nº 5/02 y se obtenga suficiente experiencia en el cumplimiento de la normativa internacional, resulta oportuno la adopción de medidas que permitan la necesaria preparación del sector marítimo para una adecuada implantación de la normativa,

Que ha tomado debida intervención la División Legal y Técnica de esta Dirección;

Por ello,

EL DIRECTOR DE POLICIA DE SEGURIDAD DE LA NAVEGACION

DISPONE:

ARTÍCULO 1º. Apruébanse las medidas relativas a la verificación de la masa bruta de los contenedores llenos, que corren como Agregado N° 1 a la presente Disposición.

ARTÍCULO 2º. La presente Disposición entrará en vigor TREINTA (30) días corridos desde la fecha de la publicación en el Boletín Oficial de la República Argentina.

ARTÍCULO 3º. Efectúense las comunicaciones correspondientes a la Dirección de Operaciones para conocimiento por parte de las Dependencias Jurisdiccionales; comuníquese a los Departamentos pertinentes de esta Dirección, procédase a la publicación en el Boletín Oficial de la República Argentina, Sitio Oficial en INTERNET e INTRANET y en el Boletín Informativo para la Marina Mercante. Posteriormente, archívese en el Organismo proponente como antecedente.

Buenos Aires, - 8 MAR. 2016



Mario Enrique Eichhorn
MARIO ENRIQUE EICHHORN
PREFECTO MAYOR
JEFE DEPARTAMENTO REGLAMENTACIÓN
DE LA NAVEGACIÓN



Martín Pablo Ruiz
MARTÍN PABLO RUIZ
PREFECTO GENERAL
DIRECTOR DE POLICIA DE SEGURIDAD DE LA NAVEGACIÓN

Expediente CUDAP, N° ~~616~~ 16
Disposición RPOL, 008 N° ~~01~~ 16

**MEDIDAS RELATIVAS A LA VERIFICACIÓN DE LA MASA BRUTA
DE LOS CONTENEDORES LLENOS**

1. OBJETO

Las presentes medidas tienen por objeto implantar las prescripciones de la regla VI/2 del Convenio para la seguridad de la vida humana en el mar (SOLAS) (Ley N° 22.079) y su Protocolo 1988 (Ley N° 24.213).

2. DEFINICIONES

A los efectos de la presente regirán las definiciones que se indican a continuación.

- 2.1. *Bulto*: uno o más elementos de carga atados, embalados o envasados, envueltos, metidos 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.
- 2.2. *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 cortos¹ 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.
- 2.3. *Contenedor*: 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.
- 2.4. *Contenedor lleno*: el contenedor definido anteriormente, cargado (total o parcialmente) de líquidos, gases, sólidos, bultos y elementos de la carga, como las paletas, la madera de estiba y demás material de embalaje y de sujeción.
- 2.5. *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.
- 2.6. *Documento de expedición*: 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

¹ De acuerdo con la regla III/2 del Convenio SOLAS, se entiende por 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 y 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.

Agregado N° 1 a la Disposición N° 03/16

una comunicación aparte (por ejemplo, una declaración en la que se incluya el certificado de peso expedido por un punto de pesaje).

- 2.7. *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 contrato de transporte. Sin embargo, el equipo y los suministros del buque,² incluidos las piezas de respeto y los pretrechos, transportados en contenedores, no se consideran carga.
- 2.8. *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 y de sujeción, que cumpla las normas y prescripciones establecidas por el Instituto Nacional de Tecnología Industrial (INTI).
- 2.9. *Expedidor*: la entidad o persona 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.
- 2.10. *Masa bruta*: 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 y de sujeción que se carguen en el contenedor.
- 2.11. *Masa bruta verificada*: la masa bruta total de un contenedor lleno obtenida mediante uno de los métodos descritos en el inciso 6 de la presente.
- 2.12. *Material de embalaje*: 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.
- 2.13. *Masa de la tara*: la masa de un contenedor vacío, que no contiene ningún bulto, elemento de la carga, paleta, madera de estiba ni ningún material de embalaje ni de sujeción.³
- 2.14. *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.
- 2.15. *Representante de la terminal*: la persona que actúa en nombre de una entidad o persona jurídica que se dedica a proporcionar servicios de amarre, atraque, estiba, almacenamiento u otros servicios de manipulación de la carga para los buques.
- 2.16. *Compañía naviera*: la compañía con la cual el expedidor firmó el contrato de transporte. En el caso de buques de bandera extranjera, la Compañía naviera está representada por el agente marítimo designado ante la Prefectura.

² Véanse las Recomendaciones revisadas sobre el transporte sin riesgos de cargas peligrosas y actividades conexas en zonas portuarias (MSC.1/Circ.1216).

³ No es necesario que el expedidor verifique la tara del contenedor.

3. ÁMBITO DE APLICACIÓN

Salvo que se prescriba otra cosa, el presente Agregado se aplica a todos los contenedores llenos que a partir del **1 de julio de 2016**, vayan a estibarse a bordo de un buque que se rige por las reglas del Capítulo VI⁴ del Convenio SOLAS.

4. EXCEPCIONES

La presente Disposición no se aplicará a:

- 4.1. contenedores transportados sobre un chasis o en un remolque cuando dichos contenedores son conducidos a o desde un buque de transbordo rodado destinado a viajes internacionales cortos, según las definiciones que figuran en la regla III/3 del Convenio SOLAS 1974, enmendado;
- 4.2. contenedores llenos con su masa bruta verificada cuando son entregados por un buque que se rige por las reglas del Convenio SOLAS a la instalación de una terminal portuaria para su transbordo a un buque que también se rige por las reglas del Convenio SOLAS.

5. MEDIDAS FUNDAMENTALES

- 5.1. La responsabilidad de verificar la masa bruta de un contenedor lleno corresponde al expedidor.
- 5.2. A partir del **1 de julio de 2016**, si en el documento de expedición del contenedor lleno no se indica la masa bruta verificada y el capitán o su representante y el representante de la terminal no han obtenido la masa bruta verificada del contenedor lleno, éste no se embarcará en el buque.

6. MÉTODOS PARA OBTENER LA MASA BRUTA VERIFICADA

- 6.1. El expedidor verificará por uno de los siguientes métodos la masa bruta de los contenedores llenos:
 - .1 Método N° 1: concluidos la arrumazón y el consolidado del contenedor, el contenedor lleno es pesado por el expedidor o una tercera parte que él disponga;
 - .2 Método N° 2: todos los bultos y elementos de la carga son pesados por el expedidor (o la tercera parte que el expedidor haya dispuesto), añadiendo luego la masa de los pallets, la madera de estiba, demás material de embalaje y de sujeción y finalmente la masa de la tara inscripta en el contenedor.
- 6.2. Si son varias las partes que arruman el contenedor o el contenedor contiene carga de varias partes, corresponde al expedidor tal como se define en la presente, obtener y documentar la masa bruta verificada del contenedor lleno.

7. SISTEMAS DE PESAJE ACEPTADOS PARA EL MÉTODO 1:

Los expedidores que deseen obtener la masa bruta verificada por el Método N° 1, deberán utilizar equipos calibrados y certificados que emitan automáticamente un comprobante o ticket que indique la masa bruta del contenedor lleno, 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:

⁴ Buques de carga de arqueo bruto superior a 500 o que transporten cargas que a juicio de la Administración entrañen riesgos particulares para el buque o las personas transportadas.

Agregado N° 1 a la Disposición N° 04/16

- .1 Nombre del establecimiento de pesaje y su CUIT,
- .2 Fecha y horario del pesaje,
- .3 Número de identificación del comprobante o ticket,
- .4 Placa de identificación de chasis 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 vehículo⁵,
- .5 Número de contenedor y su tara⁵; y
- .6 Número de certificado de calibración de la balanza/báscula y fecha de su vencimiento⁵.

8. SISTEMAS DE PESAJE ACEPTADOS PARA EL MÉTODO 2:

- 8.1. Los expedidores que deseen obtener la masa bruta verificada por el Método N° 2 deberán satisfacer las siguientes condiciones:
 - .1 Estar inscripto ante el Registro de Empresas de la Prefectura Naval Argentina. Los requisitos de inscripción y reinscripción se adjuntan como Anexo I al presente.
 - .2 Pesar con equipos calibrados y certificados.
 - .3 Mantener un sistema de gestión de calidad del proceso de pesaje certificado por una organización de acreditación nacional y/o internacionalmente reconocida.
 - .4 A fin de mantener la vigencia de la inscripción en el mencionado Registro, la Prefectura podrá realizar inspecciones en los casos en que lo considere necesario, con cargo al expedidor.
- 8.2. A los expedidores que satisfagan las condiciones del inciso 8.1, la Prefectura les extenderá un Certificado de inscripción que tendrá un plazo máximo de validez de 5 años y cuyo modelo del Certificado se adjunta como Anexo II al presente. La Prefectura mantendrá en su sitio en Internet el listado de expedidores inscriptos que posean su reinscripción al día. Los expedidores que no cuenten con un sistema de gestión como el indicado en el inciso 8.1.3 podrán solicitar un Certificado de validez limitado al 31 de Diciembre de 2016, siempre que presenten un procedimiento de pesaje a satisfacción de la Prefectura. Con posterioridad a dicha fecha, dichos expedidores deberán satisfacer los requisitos del inciso 8.1.3 para mantener su inscripción en el registro de la Prefectura.
- 8.3. 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 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.
- 8.4. Cuando se arrumen en el contenedor, no será preciso volver a pesar los distintos bultos con sello original en cuyas superficies se indique de modo claro e

⁵ Esta información alternativamente podrá ser consignada en un documento separado firmado por el expedidor o una persona debidamente autorizada por él.

Agregado N° 1 a la Disposición N° 1/16

indeleble la masa exacta de los bultos y de los elementos de la carga (incluido cualquier otro material, como material de embalaje y los refrigerantes de los bultos).

- 8.5. Cargas tales como, la chatarra, el grano no transportado en sacos y otras cargas a granel, no podrán verificarse por el Método N° 2.

9. DOCUMENTACIÓN DE LA MASA BRUTA VERIFICADA DEL CONTENEDOR Y PROCEDIMIENTOS CONEXOS

- 9.1. El expedidor tiene la obligación de verificar la masa bruta de los contenedores llenos mediante el Método N° 1 o el Método N° 2 y de comunicar en el documento de expedición oportuno la masa bruta verificada. Un modelo de este documento se indica en Anexo III del presente. Dicho documento puede incluirse entre las instrucciones del transporte dadas a la compañía naviera o constituir una comunicación aparte. En uno u otro caso, se debería hacer constar claramente en ese documento que la masa bruta proporcionada es la "masa bruta verificada" definida en la presente, teniendo dicho documento carácter de declaración jurada.
- 9.2. Cualquiera que sea su forma, el documento en el que se declare la masa bruta verificada del contenedor lleno deberá estar firmado por el expedidor o por la persona que haya sido debidamente autorizada por el expedidor. La firma podrá ser una firma electrónica o podrá sustituirse por la firma y aclaración de la persona autorizada a firmarlo⁶.
- 9.3. Para embarcar un contenedor lleno en un buque que se rige por las reglas del Convenio SOLAS, es preciso proporcionar su masa bruta verificada al capitán del buque o a su representante y al representante de la terminal por medios electrónicos preferiblemente tales como el intercambio electrónico de datos (EDI), con tiempo suficiente antes del embarque para que la información se utilice en la elaboración e implantación del plano de estiba del buque. Compete a la compañía naviera, previa deliberación con la terminal portuaria, informar al expedidor el plazo mínimo para la presentación de dicha información.
- 9.3.1. La compañía naviera tendrá la responsabilidad de proporcionar la información relativa a la masa bruta verificada del contenedor lleno al representante de la terminal antes del embarque. El expedidor puede igualmente proporcionar la masa bruta verificada al representante de la terminal al entregarse el contenedor a la instalación portuaria antes del embarque.
- 9.4. El documento de expedición, junto con los comprobantes de pesaje si se utilizó el Método N° 1, será presentado a la compañía naviera quien lo mantendrá en guarda por un plazo no menor a seis (6) meses y estará a disposición de la Prefectura Naval Argentina cuando esta lo requiera.
- 9.5. Las terminales portuarias no embarcarán contenedores cuya masa bruta verificada proporcionada por el expedidor no haya sido informada o difiera de la

⁶ Por ejemplo, la firma utilizada en el sistema INTTRA.

Agregado N° 1 a la Disposición N° 1/16

masa bruta informada por la compañía naviera en un margen mayor a la discrepancia aceptada en la presente Disposición.

- 9.6. Las terminales portuarias deberán contar con procedimientos para actuar en caso de recibir un contenedor respecto del cual la compañía naviera no le haya comunicado previamente la masa bruta verificada

10. DISCREPANCIA DE LA MASA BRUTA VERIFICADA

- 10.1. Cualquier discrepancia que exista entre la masa bruta de un contenedor lleno declarada antes de verificarse su masa bruta y su masa bruta verificada deberá solucionarse haciéndose uso de la masa bruta verificada.
- 10.2. Cualquier discrepancia que exista entre la masa bruta verificada de un contenedor lleno obtenida antes de la entrega del contenedor a la instalación de la terminal portuaria y la masa bruta verificada de ese mismo contenedor obtenida al pesarse el contenedor en esa instalación portuaria deberá solucionarse haciendo uso de esta última masa bruta verificada obtenida por la instalación de la terminal portuaria. La máxima discrepancia admisible será de $\pm 5\%$.
- 10.3. Si hubiera motivos fundados para pensar que la información declarada no coincide con la masa bruta real del contenedor lleno, la terminal podrá pesar el contenedor. Dicho pesaje será a cargo del expedidor sólo en el caso de que la verificación diera como resultado una diferencia mayor a la tolerancia permitida. Las terminales informarán a la Prefectura, a través del procedimiento que ésta establezca, los casos de discrepancias detectados.

11. SUPERVISIÓN DE LA MASA BRUTA VERIFICADA

La Prefectura supervisará el cumplimiento de la presente a través de inspecciones por el Estado rector en los buques e inspecciones en terminales portuarias, compañías navieras y los establecimientos de los expedidores registrados ante esta Autoridad Marítima.

Anexo I al Agregado N° 1 a la Disposición N° 04/16

**REQUISITOS PARA LA INSCRIPCIÓN Y/O REINSCRIPCIÓN EN EL REGISTRO DE
EXPEDIDORES QUE VERIFICAN LA MASA BRUTA DE CONTENEDORES POR EL
MÉTODO N°2**

1. NOTA DIRIGIDA A LA DIVISIÓN REGISTRO DE EMPRESAS firmada por el propietario/gerente o apoderado legal que contenga: Nombre, domicilio, teléfono y correo electrónico del Expedidor
2. COPIA DEL CERTIFICADO QUE ACREDITA QUE EL SISTEMA DE PESAJE SATISFACE UNA NORMA DE GESTIÓN DE CALIDAD⁷.
3. DESCRIPCIÓN DEL MÉTODO DE PESAJE
4. PAGO DE ARANCELES (Inscripción/reinscripción)



⁷ Excepto los expedidores que soliciten un Certificado limitado de conformidad con el inciso 8.2 del Agregado N° 1 hasta el 31 de diciembre de 2016.

Anexo II al Agregado N° 1 a la Disposición N° 01/16



**República Argentina
Prefectura Naval Argentina
Autoridad Marítima**



MODELO DE CERTIFICADO DE INSCRIPCIÓN EN EL REGISTRO DE EXPEDIDORES
QUE VERIFICAN LA MASA BRUTA DE CONTENEDORES POR EL MÉTODO N°2

N°

Por el presente se certifica que^(*), con domicilio en (Expte.:) ha cumplido los requisitos establecidos en el Anexo I del Agregado N°1 a la Disposición RPOL,008 N° 01/16 para su inscripción en calidad de EXPEDIDOR QUE OBTIENE LA MASA BRUTA VERIFICADA POR EL MÉTODO N° 2.

Vencimiento:

Extendido en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, de de 201.....

.....
(Firma y aclaración del funcionario a cargo)

* Indicar nombre del expedidor

Anexo III al Agregado N° 1 a la Disposición N° 01/16

(Membrete del Expedidor)

DOCUMENTO DE EXPEDICIÓN

El presente documento tiene el carácter de declaración jurada y se expide de conformidad con lo establecido en la Disposición RPOL 008 N° 01/16 de la Prefectura Naval Argentina, para indicar que el suscripto ha procedido a verificar la masa bruta siguiendo el Método N° 1/Método N° 2⁸ de pesaje, de los siguientes contenedores:

| Nro. de Contenedor | Masa Bruta Verificada (kg) | Nro. Comprobante de Pesaje adjunto a la presente Declaración ⁹ |
|--------------------|----------------------------|---|
| | | |
| | | |
| | | |
| | | |
| | | |
| | | |
| | | |

.....
(Fecha y Lugar de Expedición)

.....
(Firma y Aclaración del Expedidor)

.....
(Nro. de Registro ante la Prefectura Naval Argentina)¹⁰

⁸ Táchese lo que no corresponda

⁹ Sólo si se utilizó el Método N° 1.

¹⁰ Sólo si se utilizó el Método N° 2