

# **PREFECTURA NAVAL ARGENTINA**

(Aplicación de la Disposición RPOL, 008 N° 01/16)

## **MASA BRUTA VERIFICADA DE CONTENEDORES LLENOS**

**Respuestas a Preguntas Frecuentes**

**JUNIO 2016**

## INTRODUCCIÓN

Las enmiendas a la Regla VI/2 del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar (SOLAS 74) fueron adoptadas mediante la Resolución MSC.380 (94) de la Organización Marítima Internacional (OMI).

Dicha regla estipula la obligación de verificar la masa bruta de los contenedores llenos antes de su estiba a bordo de un buque.

A efectos de dar cumplimiento a dicha normativa internacional, el 8 de marzo de 2016 la Prefectura Naval Argentina dictó la Disposición RPOL, 008 N° 01/16 “Medidas relativas a la verificación de la masa bruta de los contenedores llenos”. Desde su publicación, se han recibido diversas consultas sobre distintas cuestiones vinculadas con las distintas alternativas que se presentan en la práctica. A fin de capitalizar dicha experiencia, el Departamento Reglamentación de la Navegación, dependiente de la Dirección de Policía de Seguridad de la Navegación de la Institución, ha seleccionado las preguntas más frecuentes con el objeto de que sirvan de guía a otros usuarios en el entendido que las respuestas en nada suplantán al texto de la norma.

**Pregunta: ¿A partir de qué fecha debo cumplir con las disposiciones de la Disposición RPOL, 008 N° 01/16? ¿Ya se encuentra vigente?**

**RESPUESTA:** La Disposición entró en vigor a los treinta días (30) de su publicación en el Boletín Oficial de la República Argentina el pasado mes de abril con el objeto de brindar tiempo suficiente a las partes involucradas y adoptar las medidas necesarias a efectos de hacer frente a la exigencia internacional. Sin perjuicio de ello, sus disposiciones resultarán de obligado cumplimiento a partir del día 1 de julio del corriente año. Es decir, en consonancia con la entrada en vigor de la enmienda al Convenio SOLAS, a partir del 1 de julio de 2016 no se podrá embarcar ningún contenedor lleno sin que antes se haya obtenido e informado su masa bruta verificada (MBV).

**Pregunta: ¿Qué sucederá con los contenedores llenos que se embarquen antes del 1 de julio de 2016 sin la MBV?**

**RESPUESTA:** En concordancia con las recomendaciones de la Organización Marítima Internacional (OMI) “Asesoramiento para las Administraciones, Autoridades de supervisión por el Estado rector del puerto, compañías, terminales portuarias y capitanes sobre las prescripciones del convenio SOLAS relativas a la masa bruta verificada de los contenedores llenos” (MSC.1/Circ.1548, del 23 mayo 2016), la Prefectura permitirá que los contenedores que se carguen antes de dicha fecha y se trasborden el 1 de julio de 2016 o posteriormente, se expidan a su puerto final de descarga sin su MBV.

**Pregunta: Qué factores se tuvieron en cuenta en el desarrollo de la Disposición RPOL,008 N° 01/16 y qué mecanismo de revisión se previó?**

**RESPUESTA:** La mencionada Disposición se elaboró teniendo en cuenta las recomendaciones de la OMI y en consenso con los principales sectores interesados. Cuando la experiencia recogida así lo aconseje, se prevé revisar la normativa a través de una Ordenanza.

**Pregunta: ¿Quién es el responsable de obtener e informar la MBV?**

RESPUESTA: El Expedidor.

**Pregunta: ¿Quién es el Expedidor?**

RESPUESTA: Es 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 o por cuenta de la cual se haya concertado) un contrato de transporte de mercancías con una compañía naviera.

**Pregunta: ¿Cuál es la forma de comunicar la MBV?**

RESPUESTA: La MBV puede ser comunicada a través de un documento de expedición o a través de medios electrónicos (ej. Sistema EDI). Cualquiera sea su forma, se debe establecer claramente que la masa comunicada es la MBV y dicha comunicación debe estar firmada por el expedidor con carácter de declaración jurada. La Disposición deja a las partes involucradas determinar la forma y oportunidad de comunicar la MBV. La comunicación entre todos los participantes de la cadena de exportación de un contenedor lleno es fundamental.

**Pregunta: ¿Existe un plazo límite para que la información sea recibida por la compañía naviera y el operador de la terminal?**

La necesidad de transmitir con antelación la MBV está vinculada a la elaboración del plan de estiba del buque. La normativa no estipula un plazo límite para dicha presentación ya que se trata de una cuestión comercial. El expedidor debe acordar tanto con la compañía naviera como con el representante de la terminal portuaria el plazo límite para comunicar la MBV.

**Pregunta: Si las mercancías son colocadas en un buque de transbordo de contenedores de, por ejemplo, Buenos Aires que se dirige a Rotterdam, ¿la MBV habrá de establecerse en Buenos Aires o Rotterdam o en ambos lugares?**

RESPUESTA: Se requiere la MBV antes de cargar el contenedor lleno a bordo de un buque alcanzado por las prescripciones del Convenio SOLAS en su puerto inicial de carga, a menos que sea conducido a bordo de un buque de carga rodada en un acoplado o remolque. Así, en este supuesto, la MBV debe determinarse antes de la carga a bordo del buque en Buenos Aires.

**Pregunta: ¿Esta norma rige para los contenedores llenos que serán cargados en todos los buques?**

RESPUESTA: No. Solamente es aplicable a los contenedores llenos que se embarquen en buques que se rigen por el Convenio SOLAS (es decir, buques de más de 500 toneladas de arqueo que realizan viaje internacional por mar).

**Pregunta: ¿Qué otras responsabilidades emanan de la Disposición?**

RESPUESTA: La compañía naviera debe transmitir la MBV al representante de la terminal

portuaria y el capitán no debe embarcar ningún contenedor lleno si no se le ha suministrado antes su MBV. Es decir que en la cadena de exportación del contenedor lleno, si bien el expedidor es el responsable de obtener y verificar la MBV, existen otros agentes con responsabilidad en la información. Finalmente, la terminal portuaria debe contar con procedimientos en caso que se reciba un contenedor respecto del cual no se le ha proporcionado la MBV.

**Pregunta: ¿Qué métodos se pueden utilizar en la Argentina para verificar la masa bruta de un contenedor lleno?**

**RESPUESTA:** En concordancia con las recomendaciones de la OMI (Circular MSC.1/Circ.1475) la mencionada Disposición establece que el expedidor puede obtener la MBV a través de algún de los siguientes métodos:

- Método 1: concluidos la arrumazón y el consolidado del contenedor, el contenedor lleno es pesado por el expedidor o una tercera parte que él disponga.
- Método 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 inscrita en el contenedor.

**Pregunta: ¿Qué sistemas de pesaje se pueden utilizar?**

**RESPUESTA:** Solamente las balanzas, básculas y otros medios de pesaje que mantengan vigente su certificación por el organismo nacional competente, de conformidad con las normas del Instituto Nacional de Tecnología Industrial (INTI).

**Pregunta: ¿La PNA tiene un registro de las balanzas habilitadas?**

**RESPUESTA:** No. La Prefectura no lleva ese registro.

**Pregunta: ¿Qué requisitos tienen que cumplir los Expedidores que opten por el Método 1 de pesaje?**

**RESPUESTA:** Deben utilizar balanzas habilitadas que emitan un ticket o comprobante con los datos contenidos en la norma. Si alguno de estos datos no figura en el mismo ticket se lo puede incluir en otro documento, pero siempre con la firma del expedidor.

**Pregunta: Si el expedidor opta por el método 1 y en el establecimiento se pesa el camión con el contenedor vacío al ingreso y luego de cargar el contenedor se vuelve a pesar el camión con el contenedor lleno, ¿se puede utilizar la tara del contenedor para obtener la MBV?**

**RESPUESTA:** Si. En ese caso la MBV verificada será obtenida mediante la suma del peso registrado por la balanza más la tara indicada en la chapa del contenedor acorde la norma de la Organización Internacional de Normalización (ISO 6346).

**Pregunta: ¿Qué pasa si la masa de la tara que figura en los contenedores falta o es incorrecta?**

RESPUESTA: Los expedidores no están obligados a verificar la tara del contenedor. En caso que el contenedor no se indique su tara, el Expedidor puede optar por pesarlo o ponerse en contacto con el operador de los contenedores con el objeto de adoptar las medidas que estime oportunas.

**Pregunta: ¿Puede utilizarse el Método 1 y solicitar la obtención de la MBV a la terminal portuaria?**

RESPUESTA: El expedidor tiene libertad de pesar el contenedor lleno en cualquier establecimiento que cuente con equipos calibrados y certificados de pesaje. Dependerá del acuerdo comercial al que hayan arribado las partes.

**Pregunta: Las compañías navieras han adecuado sus actuales sistemas para permitir que el expedidor proporcione la MBV por medios electrónicos. ¿En ese caso, es necesario que los expedidores que utilizan el Método 1 remitan además el ticket de pesaje?**

RESPUESTA: Si. Los expedidores deben informar la MBV con carácter de declaración jurada a las compañías navieras y al representante de la terminal portuaria, y además deben proporcionar a la naviera o a su representante el ticket correspondiente.

El propósito de conservar el comprobante de pesaje es doble: por un lado, brinda a la compañía naviera la posibilidad de contar con un respaldo probatorio de la MBV informada por el expedidor y por otro lado brinda a la Prefectura Naval Argentina la posibilidad de contar con el elemento de control en caso de discrepancia o de actuación administrativa.

En la mayoría de los casos la compañía naviera recibirá la MBV electrónicamente y los registros no serán fácilmente accesibles para la PNA en todos los casos. La experiencia que se recoja en la aplicación de la normativa permitirá conocer hasta qué punto se trata de una carga administrativa justificada. Los tickets pueden ser transmitidos por medio de correo electrónico y deberán estar en guarda por un plazo no menor a seis (6) meses.

**Pregunta: ¿Qué requisitos deben cumplir los Expedidores que opten por el Método 2?**

RESPUESTA: La Disposición establece que los Expedidores que opten por el Método 2 deben inscribirse en el Registro de Empresas que a tal efecto lleva la PNA, dependiente del Departamento Técnico de la Navegación de la Dirección de Policía de Seguridad de la Navegación.

Edificio de Prefectura Naval Argentina  
Av. Eduardo Madero 235 Piso 1° oficinas 1.42/1.43  
Teléfono: 011 4318 – 7400/7500 internos 2142/2143  
dpsn-regem@prefectura naval.gov.ar

La Prefectura extenderá un Certificado de inscripción que tendrá una validez de cinco (5) años y lo publicará en el listado que a tal efecto mantendrá en su sitio en Internet.

**Pregunta: ¿En el Método 2, es necesaria alguna certificación?**

RESPUESTA: Cuando el proceso de obtención de la MBV esté incluido dentro de los procesos certificados de conformidad con una norma de gestión de calidad, no será necesaria ninguna otra certificación.

**Pregunta: Si el establecimiento exportador no posee certificación de su proceso de obtención de la MBV ¿Es posible inscribirse como Expedidor que utiliza el Método 2?**

RESPUESTA: Si. Los expedidores que utilicen el Método 2 que no cuenten con un sistema de pesaje certificado, podrán inscribirse presentando su Procedimiento de pesaje a modo de declaración jurada. Esta inscripción caducará el 31 de diciembre de 2016. Con posterioridad a dicha fecha, deberán contar con un proceso de pesaje certificado para poder seguir con este Método.

**Pregunta: Si interviene un freight-forwarder (Agente de carga) ¿Puede inscribirse en PNA para operar a través del Método 2? ¿Puede el freight – forwarder depender del valor de la MBV proporcionada por su cliente?**

RESPUESTA: A los efectos de la mencionada Disposición, el freight – forwarder que firma el contrato de transporte se convierte en el expedidor. Consecuentemente, será el responsable de obtener e informar la MBV. Si desea inscribirse en la Prefectura como expedidor que utiliza el Método 2, debe satisfacer los requisitos de la Disposición, incluida la certificación del proceso de obtención de la MBV.

**Pregunta: Si una empresa sólo ofrece cargas parciales/menos de la carga de un contenedor, nunca una carga completa de contenedor, ¿cuál es su posición?**

RESPUESTA: La responsabilidad de proporcionar la MBV de un contenedor que agrupa cargas de diferentes propietarios se encuentra en cabeza del expedidor cuyo nombre aparece en el conocimiento de embarque. Es decir, el freight-forwarder "maestro" es el encargado de verificar y proporcionar la masa bruta del contenedor lleno.

**Pregunta: Si se elige el Método 2 y efectúan transacciones varias compañías de diferentes países, ¿qué entidad debe cumplir con la norma?**

RESPUESTA: La entidad que tendría que cumplir con las normas y reglamentos nacionales es la del Estado en el que se completa la arrumazón y el consolidado del contenedor.

**Pregunta: ¿La compañía naviera o la terminal portuaria están obligados a comprobar la MBV?**

RESPUESTA: No. El expedidor cumple su obligación con la obtención y la información de la MBV. No obstante, las terminales o a las navieras pueden decidir pesar el contenedor.

A los efectos de tener en cuenta distintos factores que pueden alterar el pesaje original (por ej. humedad de la carga, los elementos de arrumaje, del cartón utilizado en el embalaje, etc.) la Disposición admite una discrepancia máxima del  $\pm 5\%$  entre la MBV informada por el expedidor y el peso que puede obtener la compañía o la terminal portuaria.

Fuera de la discrepancia admitida, la compañía o la terminal portuaria que haya pesado el

contenedor lleno podrá cobrarle al expedidor este servicio de pesaje.

Asimismo, La PNA ha dispuesto además que en los casos en que la discrepancia fuera superior al máximo mencionado, las terminales informen a la Autoridad Marítima y den cumplimiento a la Disposición RPOL, 008 N° 02/16.

**Pregunta: ¿Existen instalaciones tales como las terminales portuarias que se consideran un “pesador verificado” o una entidad de pesaje certificada?**

**RESPUESTA:** La norma no contempla la figura de un “pesador verificado”. Resulta suficiente obtener la MBV utilizando balanzas calibradas y certificadas por la autoridad competente.

**Pregunta: ¿Se puede usar el Método 2 para obtener la MBV de cualquier tipo de carga?**

**RESPUESTA:** No. El punto 8.5 de la Disposición RPOL, 008 N° 01/16 indica que no se puede usar el Método 2 con cargas como chatarra, grano no transportado en sacos y otras cargas a granel.

**Pregunta: Si se desea embarcar un contenedor lleno, por ejemplo, en un buque en el puerto de Ushuaia con destino a Buenos Aires para luego realizar el transbordo con destino final algún puerto de Europa ¿Dónde debe determinarse la MBV?**

**RESPUESTA:** No existe obligación de proporcionar la masa bruta mientras el buque realice cabotaje. Si en el puerto de Ushuaia se lo quiere embarcar en un buque SOLAS, no es obligatorio proporcionar previamente su MBV. En tal caso, la MBV deberá proporcionarse en el puerto de Buenos Aires, antes de embarcar en el buque que realizará la travesía marítima internacional.

**Pregunta: ¿Cuál será el nivel de sanciones impuestas por la PNA si un contenedor es entregado por un expedidor a una compañía naviera con una masa bruta erróneamente declarada o si un expedidor no proporciona la MBV de un contenedor lleno?**

**RESPUESTA:** La Prefectura verificará el cumplimiento de las disposiciones mencionadas a través de distintos controles cruzados que incluyen la supervisión a bordo por medio de las inspecciones de Estado Rector de Puerto o como Estado de Abanderamiento, inspecciones a las Instalaciones Portuarias, auditorías a los sistemas de gestión de las compañías navieras y sus representantes y el examen de las discrepancias informadas por las terminales portuarias.

En los casos que corresponda, se iniciarán las actuaciones tendientes a determinar las responsabilidades y determinar si corresponde la aplicación de una sanción, multa o baja de registro.

**Pregunta: ¿La determinación de la MBV persigue también fines aduaneros?**

**RESPUESTA:** No. La mencionada Disposición especifica claramente en sus considerandos que las medidas no responden a cuestiones fiscales. La determinación de la MBV tiene por objeto promover la seguridad de la navegación. La normativa aduanera nacional no se verá afectada. Usualmente la normativa aduanera se refiere a la masa neta de la carga, mientras que

la normativa de la Prefectura se refiere a la masa bruta total del contenedor lleno, es decir, considerando el embalaje, los elementos de arrumazón, el peso del contenedor, etc.

Nota final: En caso de duda o necesidad de aclaración de la normativa internacional y nacional dirigirse a:

*Departamento Reglamentación de la Navegación  
Dirección Policía de Seguridad de la Navegación  
PREFECTURA NAVAL ARGENTINA  
Autoridad Marítima  
Av. Eduardo Madero 235 (1106ACC)  
Piso 4° oficina 4.24  
Ciudad Autónoma de Buenos Aires – República Argentina  
Tel: +54-11-43187678  
+54-11-43187400/7500 Int. 2424/2425  
Fax: +54-11-43187643  
meichhorn@prefecturanaval.gov.ar  
dpsn-internac@prefecturanaval.gov.ar*