

SAFETY OF LIFE AT SEA (S.O.L.A.S.)

- Pagina 2 a 12: Regulación SOLAS Argentina en Español
- Page 13 to 23: Argentine SOLAS Regulation in English



"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 las 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



eeem
MARIO ENRIQUE EICHHORN
PREFECTO MAYOR
JEFE DEPARTAMENTO REGLAMENTACIÓN
DE LA NAVEGACIÓN



M. P. Ruiz
MARTÍN PABLO RUIZ
PREFECTO GENERAL
DIRECTOR DE POLICIA DE SEGURIDAD DE LA NAVEGACIÓN

Expediente CUDAP, N° ~~169~~ 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° 04/16

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 inscrita 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° 116

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

Nº

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 Téchese lo que no corresponda

⁹ Sólo si se utilizó el Método N° 1.

¹⁰ Sólo si se utilizó el Método N° 2

“2016 – Year of the Bicentennial of Argentina’s Declaration of Independence”

PREFECTURA NAVAL ARGENTINA
Maritime Authority

No.18/16.
Letter: RPOL,008.

BUENOS AIRES, March 8th 2016

CONSIDERING the information provided by the Navigation Regulations Department (Departamento Reglamentación de la Navegación) through File: CUDAP No. S02:0056188/2015, and

WHEREAS:

By Ordinance No. 5/02 (DPSN – Book 1) “SAFETY MEASURES FOR THE CARRIAGE OF CARGOES”, Prefectura implemented the provisions of Regulation 2, Chapter VI of the International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS) establishing the obligation for the shipper to provide the master with appropriate information relating to the cargo;

The amendments to SOLAS Regulation VI/2 which come into force 1st July 2016 were adopted by the International Maritime Organization through Resolution MSC.380(94). These amendments place a requirement on the shipper to verify the gross mass of containers;

These amendments are intended to ensure that calculations of stability and structural strength on board are based on actual loading conditions;

The SOLAS Convention and its 1988 Protocol were ratified by Argentina by Laws No. 22.079 and 24.213, respectively;

Prefectura Naval Argentina, as a security force responsible for safety of navigation and protection of human life and goods at sea, is the authority charged with enforcing the technical requirements of relevant international conventions, according to the provisions of article 5, a) 3 of Law No. 18,398;

Prefectura, in its capacity as Maritime Authority, is authorized to issue the administrative order to implement the aforementioned amendment to the SOLAS Convention in accordance with the provisions of article 5, a) 2 of Law No. 18,398;

Even though there are national standards that require weight control on containers, these standards are not related to proper compliance with SOLAS but to control over tax obligations;

Until Ordinance No. 5/02 is amended and sufficient experience in compliance with the international standards is obtained, it is appropriate to adopt the measures to ensure the necessary preparation of the maritime sector and a proper implementation of regulations;

The appropriate action has been taken by the Legal and Technical Division of this Directorate;

Therefore,

THE HEAD OF THE NAVIGATION SAFETY POLICE DIRECTORATE

ORDERS AS FOLLOWS:

ARTICLE 1: That measures relating to verification of the gross mass of packed containers, which are attached as Addendum No. 1 to this Regulation, be approved.

ARTICLE 2: This Regulation shall enter into force THIRTY (30) calendar days from the date of publication in the Official Gazette of the Argentine Republic.

ARTICLE 3: Be it notified to the Operations Directorate, which in turn shall bring it to the attention of the Jurisdictional Units and the Departments pertaining to this Directorate; be it published in the Official Gazette of the Argentine Republic, the Official Site on the INTERNET and INTRANET, and in the Informative Bulletin for the Merchant Marine. Subsequently, be it filed in the originating Department as background information.

Buenos Aires, March 8th 2016



MARIO ENRIQUE EICHHORN
PREFECTO MAYOR
HEAD, NAVIGATION REGULATIONS DEPARTMENT



MARTÍN PABLO RUIZ
PREFECTO GENERAL
HEAD, SAFETY OF NAVIGATION POLICE DIRECTORATE

File: CUDAP, No. 56188/15
Regulation RPOL, 008 No. 01/16

**MEASURES REGARDING THE VERIFICATION OF THE GROSS MASS
OF A PACKED CONTAINER**

1. PURPOSE

These measures are intended to implement and enforce the provisions of Regulation VI/2 of the Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS) (Law No 22,079) and its 1988 Protocol (Law No. 24,213).

2. DEFINITIONS

For the purpose of the present Regulation, the following definitions shall apply.

- 2.1. *Package*: one or more cargo items that are tied together, packed, wrapped, boxed or parceled for transportation. Examples of packages include; but are not limited to, parcels, boxes, packets and cartons.
- 2.2. *Ship*: any vessel to which SOLAS chapter VI applies. Excluded from this definition are roll-on/roll-off (ro-ro) ships engaged on short international voyages¹ where the containers are carried on a chassis or trailer and are loaded and unloaded by being driven on and off such a ship.
- 2.3. *Container*: an article of transport equipment:
 - (a) of a permanent character and accordingly strong enough to be suitable for repeated use;
 - b) specially designed to facilitate the transport of goods, by one or more modes of transport, without intermediate reloading;
 - c) designed to be secured and/or readily handled, having corner fittings for these purposes; and
 - d) of the size such that the area enclosed by the four outer bottom corners is either:
 - i) at least 14 m² (150 sq.ft.); or
 - ii) at least 7 m² (75 sq. ft.), if it is fitted with top corner fittings.
- 2.4. *Packed container*: a container, as previously defined, loaded ("stuffed" or "filled") with liquids, gases, solids, packages and cargo items, including pallets, dunnage, and other packing material and securing materials.
- 2.5. *Contract of carriage*: a contract in which a shipping company, against the payment of freight, undertakes to carry goods from one place to another. The contract may take the form of, or be evidenced by a document such as a sea waybill, a bill of lading, or multi-modal transport document.
- 2.6. *Shipping document*: a document issued by the shipper to communicate the verified gross mass of the packed container. This document can be part of the shipping instructions to the shipping company or a separate communication (e.g. a declaration including a weight certificate produced by a weigh station).
- 2.7. *Cargo items*: has the same general meaning as the term "cargo" in the International Convention for Safe Containers, 1972, as amended (hereinafter referred to as "the CSC"), and means any goods, wares, merchandise, liquids,

¹ SOLAS regulation III/2 defines "short international voyage" as an international voyage in the course of which a ship is not more than 200 miles from a port or place in which the passengers and crew could be placed in safety. Neither the distance between the last port of call in the country in which the voyage begins and the final port of destination nor the return voyage shall exceed 600 miles. The final port of destination is the last port of call of the regular voyage scheduled in which the return voyage begins to the country in which the voyage began.

Addendum No. 1 to Regulation No. 01/16

gases, solids and articles of every kind whatsoever carried in containers pursuant to a contract of carriage. However, ship's equipment and ship's supplies², including ship's spare parts and stores, carried in containers are not regarded as cargo.

- 2.8. *Calibrated and certified equipment*: a scale, weighbridge, lifting equipment or any other device, capable of determining the actual gross mass of a packed container or of packages and cargo items, pallets, dunnage and other packing and securing material, that meets the standards and requirements established by the Instituto Nacional de Tecnología Industrial (INTI) (*National Institute of Industrial Technology*).
- 2.9. *Shipper* means a legal entity or person named on the bill of lading or sea waybill or equivalent multimodal transport document (e.g. "through" bill of lading) as shipper and/or who (or in whose name or on whose behalf) a contract of carriage has been concluded with a shipping company.
- 2.10. *Gross mass*: the combined mass of a container's tare mass and the masses of all packages and cargo items, including pallets, dunnage and other packing material and securing materials packed into the container
- 2.11. *Verified gross mass*: the total gross mass of a packed container as obtained by one of the methods described in paragraph 6 of the present Regulation.
- 2.12. *Packing Material*: any material used or for use with packages and cargo items to prevent damage, including, but not limited to, crates, packing blocks, drums, cases, boxes, barrels and skids. Excluded from the definition is any material within individual sealed packages to protect the cargo item(s) inside the package.
- 2.13. *Tare mass*: the mass of an empty container that does not contain any packages, cargo items, pallets, dunnage, or any other packing material or securing material³.
- 2.14. *Securing material*: all dunnage, lashing or other equipment used to block, brace, and secure packed cargo items in a container.
- 2.15. *Terminal representative*: the person acting on behalf of a legal entity or person engaged in the business of providing wharfage, dock, stowage, warehouse, or other cargo handling services in connection with a ship.
- 2.16. *Shipping company*: the company with which the shipper signed the contract of carriage. In the case of foreign-flagged ships, the shipping company is represented by the maritime agent appointed before Prefectura.

3. SCOPE

Unless otherwise specified, this Addendum applies to all packed containers which, from 1st July 2016, are to be stowed onto a ship subject to SOLAS Chapter VI⁴.

4. EXEMPTIONS

This Regulation does not apply to:

² Refer to "Revised recommendations on the safe transport of dangerous cargoes and related activities in port areas" (MSC.1/Circ.1216).

³ The shipper does not need to verify the container tare mass.

⁴ Cargo ships of more than 500 gross tonnage or carrying cargoes which, according to the Administration, involve special risks to the ship or persons carried.

Addendum No. 1 to Regulation No. 01/16

- 4.1. containers carried on a chassis or trailer when such containers are driven on or off a ro-ro ship engaged in short international voyages, according to the definitions in Regulation III/3 of the SOLAS Convention 1974, as amended;
- 4.2. packed containers with verified gross mass when delivered to the port terminal facility by a ship covered by the SOLAS Convention for transfer to another ship also covered by the SOLAS Convention.

5. MAIN PRINCIPLES

- 5.1 The responsibility for obtaining the verified gross mass of a packed container lies with the shipper.
- 5.2 As of 1st July 2016, a packed container shall not be loaded aboard a ship unless the verified gross mass is indicated in the packed container document, and the master or his representative and the terminal representative have obtained the verified gross mass of the packed container.

6. METHODS FOR OBTAINING THE VERIFIED GROSS MASS OF A PACKED CONTAINER

- 6.1. The shipper shall verify, by using one of the following methods, the gross mass of a packed container:
 - .1 Method No. 1: upon the conclusion of packing and sealing a container, the shipper weighs, or has arranged that a third party weighs, the packed container.
 - .2 Method No. 2: the shipper or, by arrangement of the shipper, a third party weighs all packages and cargo items, including the mass of pallets, dunnage, and other packing and securing material and finally the tare mass marked on the container.
- 6.2. If a container is packed by multiple parties or contains cargo from multiple parties, the shipper, as defined herein, is responsible for obtaining and documenting the verified gross mass of the packed container.

7. WEIGHING SYSTEMS ACCEPTED FOR METHOD 1:

Shippers who wish to obtain the verified gross mass under Method No. 1 shall use calibrated and certified equipment which automatically produces a weight ticket or similar showing the gross mass of the packed container, in kilograms, or allows for its calculation from the vehicle tare and/or container tare and which further includes at least the following data:

- .1 Name and CUIT (Tax ID) of weighing facility;
- .2 Date and time of weighing;
- .3 Identification number of the weight ticket or similar;
- .4 Chassis and trailer identification nameplate of the carrier vehicle (if the container was weighed along with the vehicle). If the weighing does not include the vehicle untare, the ticket shall include the vehicle tare⁵;

Addendum No. 1 to Regulation No. 01/16

- .5 Container number and tare⁵; and
- .6 Scale/weighbridge calibration certificate number and expiry date⁵.

8. WEIGHING SYSTEMS ACCEPTED FOR METHOD 2:

- 8.1. Shippers who wish to obtain the verified gross mass under Method No. 2 shall meet the following conditions:
- .1 Be registered with the Register of Companies of Prefectura Naval Argentina. The requirements for registration and re-registration are attached as Annex I to this Regulation.
 - .2 Weigh with calibrated and certified equipment.
 - .3 Maintain a quality management system of the weighing process certified by a nationally and/or internationally recognized organization.
 - .4 In order to maintain the validity of the registration in the mentioned Register, Prefectura may carry out inspections in cases where it deems it necessary, at the expense of the shipper.
- 8.2. Shippers fulfilling the conditions of paragraph 8.1 above will be issued by Prefectura a registration certificate with a validity period of up to five years, the model of which is attached as Annex II to the present Regulation. Prefectura shall keep on its website the list of registered shippers who have their re-registration up to date. Shippers who do not have a management system as indicated in paragraph 8.1.3 may apply for a certificate of limited validity as of 31 December 2016, provided they submit a weighing procedure to the satisfaction of Prefectura. After that date, these shippers shall satisfy the requirements of paragraph 8.1.3 to keep their registration in the Register of Prefectura.
- 8.3. Any third party who carried out all or part of the packing of the containers shall inform the shipper about the mass of the cargo items and of the packing and securing material that said party has packed in the container, in order to facilitate the shipper's verification of the gross mass of the packed container.
- 8.4. When packed in the container, it will not be necessary to reweigh the different packages with the original stamp which surfaces indicate clearly and indelibly the exact mass of packages and cargo items (including any other material, as packaging material and refrigerants of the packages).
- 8.5. Cargoes such as scrap, grain not transported in sacks and other bulk cargoes will not be verified under Method No. 2.

9. DOCUMENTATION OF THE VERIFIED GROSS MASS OF CONTAINERS AND RELATED PROCEDURES

- 9.1. The shipper shall verify the gross mass of packed containers using Method No. 1 or Method No. 2 and communicate the verified gross mass in the relevant document. A model of this document is provided in Annex III to this Regulation.

⁵ Alternatively this information may be contained in a separate document signed by the shipper or a person duly authorized by him/her.

Addendum No. 1 to Regulation No. 01/16

This document can be part of the shipping instructions to the shipping company or a separate communication. In either case, the document should clearly highlight that the gross mass provided is the "verified gross mass" as defined in this document. This document constitutes a sworn statement.

- 9.2. Irrespective of its form, the document declaring the verified gross mass of the packed container shall be signed by the shipper or a person duly authorized by the shipper. The signature may be an electronic signature or may be replaced by the name in capitals and signature of the person authorized to sign it.⁶
- 9.3. It is a condition for loading onto a ship to which the SOLAS regulations apply that the verified gross mass of a packed container be provided, preferably by electronic means such as Electronic Data Interchange (EDI), to the ship's master or his representative and to the terminal representative sufficiently in advance of ship loading to ensure that information is used in the preparation and implementation of the ship stowage plan. It is the responsibility of the shipping company, after deliberation with the port terminal, to inform the shipper on the minimum period for submission of such information.
 - 9.3.1. The shipping company shall be responsible for providing information regarding the verified gross mass of the packed container to the terminal representative in advance of loading. At the time the packed container is delivered to such port terminal facility before loading, the shipper may also provide the verified gross mass to the terminal representative.
- 9.4. When the shipper has used Method No. 1, the shipping document, along with the weight ticket, shall be submitted to the shipping company which shall keep it for a period not less than six (6) months, and shall be available to Prefectura Naval Argentina when required.
- 9.5. Port terminals shall not load containers the verified gross mass of which, provided by the shipper, has not been informed or differs from the gross mass informed by the shipping company in a margin greater than the discrepancy accepted in this Regulation.
- 9.6. Port terminals shall have procedures in place to act if they receive a container the verified gross mass of which has not been previously informed.

10. DISCREPANCIES IN GROSS MASS

- 10.1. Any discrepancy that may exist between a packed container's gross mass declared prior to the verification of its gross mass and its verified gross mass should be resolved by use of the verified gross mass.
- 10.2. Any discrepancy that may exist between a verified gross mass of a packed container obtained prior to the container's delivery to the port terminal facility and a verified gross mass of that container obtained by that port facility's weighing of the container should be resolved by use of the latter verified gross mass obtained by the port terminal facility. The maximum permitted discrepancy shall be of $\pm 5\%$.

⁶ For example, the signature used in the INTTRA system.

Addendum No. 1 to Regulation No. 01/16

10.3. If there were clear grounds for believing that the information declared does not match the actual gross mass of the packed container, the terminal may weigh the container. This weighing shall be the responsibility of the shipper only if the verification results in a difference that is greater than the allowed tolerance. The terminals shall inform Prefectura –through the procedure it may establish- about detected discrepancy cases.

11. SUPERVISION OF THE VERIFIED GROSS MASS

Prefectura shall supervise compliance with the present Regulation through Port State Control inspections at port terminals, shipping companies and shipper facilities registered before this Maritime Authority.

REQUIREMENTS FOR REGISTRATION AND/OR RE-REGISTRATION IN THE REGISTER OF SHIPPERS WHO VERIFY THE GROSS MASS OF CONTAINERS USING METHOD No. 2

1. NOTE ADDRESSED TO THE COMPANIES REGISTRATION DIVISION signed by shipowner/manager or legal representative including: Name, Address, Telephone and E-Mail of Shipper;
2. COPY OF CERTIFICATE SHOWING THAT THE WEIGHING SYSTEM COMPLIES WITH A QUALITY MANAGEMENT STANDARD⁷;
3. DESCRIPTION OF THE WEIGHING METHOD;
4. PAYMENT OF FEES (Registration/re-registration).

⁷ Excepting shippers requesting a Certificate of limited validity in accordance with paragraph 8.2 of Addendum No. 1 until 31 December 2016.

Annex II to Addendum No. 1 to Regulation No. 01/16



Argentine Republic
Prefectura Naval Argentina
Maritime Authority



**MODEL CERTIFICATE OF REGISTRATION IN THE REGISTER OF SHIPPERS WHO VERIFY
THE GROSS MASS OF CONTAINERS USING METHOD No. 2**

No.

This is to certify that^(*), domiciled at
..... (File:
.....) has complied with the requirements of Annex I to Addendum No. 1
to Regulation No. 01/16 RPOL,008 for his/her registration as SHIPPER WHO OBTAINS
THE VERIFIED GROSS MASS USING METHOD No. 2.

Valid until:

Issued in the Autonomous City of Buenos Aires, 201.....

.....
(Name and signature of officer in charge)

* Indicate name of shipper

Annex III to Addendum No. 1 to Regulation No. 01/16

(Letterhead of Shipper)

SHIPPING DOCUMENT

This document is a sworn statement and is issued in accordance with the provisions in Regulation RPOL No. 01/16 of Prefectura Naval Argentina to indicate that the undersigned has verified the gross mass of the containers listed below following Method No. 1/Method No. 2⁸.

Container No.	Verified Gross Mass (kg)	No. of Weighing Ticket attached to Statement ⁹

.....
(Date and Place of Issue)

.....
(Shipper's name and signature)

.....
(No. of Registration with Prefectura Naval Argentina)¹⁰

⁸ Delete as appropriate.

⁹ Only if Method No. 1 was used.

¹⁰ Only if Method No. 2 was used.