 <p>POR EL RESCATE DE LA SOBERANÍA</p>	ANEXO "S-M"
<p>SUBDIRECCIÓN DE PROYECTOS DE EXPLOTACIÓN ESTRATÉGICOS</p> <p>GERENCIA DE SUPERVISIÓN DE PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA ESTRATÉGICA</p>	
<p>OBRA: "INGENIERÍA, PROCURA Y CONSTRUCCIÓN DE UN OLEOGASODUCTO (KMZ-99) DE 24" Ø X 6.38 KM DE INTERCONEXIÓN SUBMARINA CON LÍNEA-300 (ZAAP-B A ZAAP-C) HACIA INTERCONEXIÓN SUBMARINA CON LA LÍNEA-49 (KU-F A KU-A)".</p>	

ANEXO "S-M"

REGLAMENTO DE SERGURIDAD MARITIMA

**DIRECCION GENERAL
PEMEX EXPLORACION PRODUCCION**

INFORME PARA EL COMITÉ DE SEGURIDAD MARITIMA

ANEXO "S-M"

**REGLAMENTO DE SEGURIDAD
MARITIMA**

OMI

SUBCOMITE DE TRANSPORTE DE MERCANCIAS PELIGROSAS, CARGAS SOLIDAS Y CONTENEDORES

1º período de sesiones
Punto 27 del orden del día

INFORME PARA EL COMITÉ DE SEGURIDAD MARITIMA

Sección	Indice	Párrafo	Página
1	GENERALIDADES	1.1-1.6	5
2	DECISIONES DE OTROS ORGANOS DE LA OMI	2.1-2.19	7
3	CODIGO IMDG	3.0.1-3.0.3	10
3.1	Armonización del Código IMDG con las Recomendaciones de las acciones Unidas relativas al transporte de mercancías peligrosas	3.1-3.166	11
3.2	Enmienda 28-96 al Código IMDG	3.2-3.2.9	33
3.3	Implantación del Código IMDG	3.3-3.3.3	37
3.4	Elaboración de un nuevo glosario relativo a embalajes y envases, con sus correspondientes ilustraciones, para el Anexo I del código IMDG	3.4-3.4.2	37
4	ENMIENDAS A LOS PROCEDIMIENTOS DE EMERGENCIA PARA BUQUES QUE TRANSPORTEN MERCANCIAS PELIGROSAS (FEM) Y ALA GUIA DE PRIMEROS AUXILIOS PARA USO EN CASO DE ACCIDENTES RELACIONADOS CON MERCANCIAS PELIGROSAS (GPA)	4	37
5	IMPLANTACION DEL ANEXO III DEL MARPOL 73/78. ENMENDADO, Y ENMIENDAS AL CODIGO IMDG DE MODO QUE ESTE COMPRENDA LOS ASPECTOS RELACIONADOS CON LA CONTAMINACION DEL MAR	5.1-5.30	38
6	INFORMES SOBRE SUCESOS EN QUE INTERVENGAN MECANCIAS PELIGROSAS O CONTAMINANTES DEL MAR EN BULTOS, OCURRIDOS A BORDO DE LOS BUQUES O EN ZONAS PORTUARIAS	6.1-6.4	42
7	CODIGO DE CARGAS A GRANEL	7.1	42
	Evaluación de las propiedades de las cargas sólidas a granel	7.2-7.6	43
	Enmiendas al Código de Cargas a Granel	7.7-7.14	43
8	CARGA Y DESCARGA DE GRANELES	8.1-8.9	45

9	ELABORACION DE MEDIDAS COMPLEMENTARIAS DE LAS DEL CODIGO CNI	9.1-9.5	46
10	ESTIBA Y SUJECION DE LA CARGA EN LOS BUQUES DE SUMINISTROS	10.1-10.11	46
11	ENTRADA EN ESPACIOS CERRADOS	11.1-11.12	48
12	ENMIENDAS A LOS CAPITULOS VI Y VII DEL SOLAS	12.1-12.10	50
13	DIRECTRICES PARA LA ELABORACION DE PLANES DE EMERGENCIA DE A BORDO PARA LOS SONTAMINANTES DEL MAR	13	51
14	ALARMAS INDICADORAS DEL NIVEL DE AGUA EN LAS BODEGAS DE CARGA	14.1-14.1	51
15	MANUAL DE SUJECIÓN DE LA CARGA	15.1-15.19	51
16	REVISION DE LAS RECOMENDACIONES SOBRE LA UTILIZACION SIN RIESGOS DE PLAGUICIDAS EN LOS BUQUES	16.1-16.9	54
17	CONTENEDORES CISTERNA PARA INSTALACIONES MAR ADENTRO	17.1-17.3	55
18	PROVISIONES DE ABORDO POTENCIALMENTE PELIGROSAS	18.1-18.5	56
19	EXAMEN DE LAS PRESCRIPCIONES PROVISIONALES PARA BUQUES PORTACONTENEDORES SIN TAPAS DE ESCOTILLA	19.1-19.4	56
20	ANALISIS DE RIESGO DE LA ESTIBA EN CUBIERTA DE MERCANCIAS PELIGROSAS Y CONTAMINANTES DEL MAR Y RECOMENDACIONES PARA LA REVISION DE LAS DISPOSICIONES PERTINENTES SOBRE ESTIBA QUE FIGURAN EN EL CODIGO IMDG	20.1-20.5	57
21	REVISION DEL FORMATO DEL CODIGO IMDG	21	58
22	EXAMEN DEL FORMATO DE LAS PRESCRIPCIONES SOBRE NOTIFICACION DE LOS INSTRUMENTOS DE LA OMI	22.1-22.6	58
23	RELACIONES CON OTRAS ORGANIZACIONES	23.1-23.5	58
24	ELECCION DE PRESIDENTE Y VICEPRESIDENTE PARA 1997	24	59
25	PROGRAMAS DE TRABAJO Y FECHA DEL PROXIMO PERIODO DE SESIONES	25.1-25.11	59
26	OTROS ASUNTOS	26.1-26.7	61
27	INFORME PARA EL COMITÉ DE SEGURIDAD MARITIMA	27.1-27.3	62

LISTA DE ANEXOS

- ANEXO 1 - ORDEN DEL DIA CORRESPONDIENTE AL PRIMER PERIODO DE SESIONES, INCLUIDA LA LISTA DE DOCUMENTOS
- ANEXO 2 - PROYECTO DE ENMIENDA AL CODIGO DE PRACTICAS DE SEGURIDAD PARA LA ESTIBA Y SUJECION DE LA CARGA (CODIGO ESC)
- ANEXO 3 - ENMIENDA 28-96 AL CODIGO MARITIMO INTERNACIONAL DE MERCANCIAS PELIGROSAS (CODIGO IMDG) – CLASE 1 REVISADA
- ANEXO 4 - ENMIENDA 28-96 AL CODIGO MARITIMO INTERNACIONAL DE MERCANCIAS PELIGROSAS (CODIGO IMDG)
- ANEXO 5 - ENMIENDAS A LOS PROCEDIMIENTOS DE EMERGENCIA PARA BUQUES QUE TRANSPORTEN MERCANCIAS PELIGROSAS (FEm)
- ANEXO 6 - PROYECTO DE ENMIENDAS AL CAPITULO VII DEL CONVENIO SOLAS
- ANEXO 7 - ENMIENDAS AL CODIGO DE PRACTICAS DE SEGURIDAD RELATIVAS A LAS CARGAS SOLIDAS A GRANEL (CODIGO DE CARGAS A GRANEL)
- ANEXO 8 - PROYECTO DE RESOLUCION DE LA ASAMBLEA – CODIGO DE PRACTICAS PARA LA SEGURIDAD DE LAS OPERACIONES DE CARGA Y DESCARGA DE LOS GRANELEROS
- ANEXO 9 - PROYECTO DE RESOLUCION DE LA ASAMBLEA – CODIGO DE PRACTICAS DE SEGURIDAD PARA EL TRANSPORTE DE CARGAS Y PERSONAS EN BUQUES DE SUMINISTRO MAR ADENTRO (CODIGO BSMA)
- ANEXO 10 - PROYECTO DE CIRCULAR CSM – RECOMENDACIONES RELATIVAS A LA ENTRADA EN ESPACIOS CERRADOS A BORDO DE LOS BUQUES.
- ANEXO 11 - PROYECTO DE CIRCULAR MSC – DIRECTRICES PARA LA ELABORACION DEL MANUAL DE SUJECION DE LA CARGA
- ANEXO 12 - PROYECTO DE CIRCULAR MSC – ENMIENDAS A LAS RECOMENDACIONES SOBRE LA UTILIZACION SIN RIESGOS DE PLAGUICIDAS EN LOS BUQUES
- ANEXO 13 - MANDATO DEL GRUPO DE TRABAJO POR CORRESPONDENCIA SOBRE LAS DIRECTRICES PARA LA APROBACION DE CONTENEDORES MANIPULADOS EN MAR ABIERTA
- ANEXO 14 - PROGRAMA DE TRABAJO REVISADO DEL SUBOMITÉ

1.- GENERALIDADES

Introducción

1.1 El Subcomité de transporte de Mercancías Peligrosas, Cargas Sólidas y Contenedores celebró su 1º período de sesiones del 5 al 9 de febrero de 1996, bajo la presidencia del Sr. James McNamara (Estados Unidos), el cual fue elegido presidente para 1996 por unanimidad al comenzar el período de sesiones. El Sr. P. Vam Lancker (Bélgica) fue elegido Vicepresidente para 1996 asimismo por unanimidad.

1.2 En este período de sesiones participaron las delegaciones de los siguiente Gobiernos Miembros:

ALEMANIA
ARGENTINA
AUSTRALIA
BELGICA
BRASIL
CANADA
CROACIA
CHILE
CHINA
CHIPRE
DINAMARCA
ECUADOR
EGIPTO
ESPAÑA
ESTADOS UNIDOS
FEDERACION DE RUSIA
FINLANDIA
FRANCIA
GRECIA
ISRAEL

ISLAS SALOMON
ITALIA
JAPON
LETONIA
LIBERIA
MEXICO
NORUEGA
PAISES BAJOS
PANAMA
POLONIA
REINO UNIDO
REPUBLICA DE COREA
RUMANIA
SIRIA
SUDAFRICA
SUECIA
SUIZA
TURQUIA
VENEZUELA

Y el siguiente Miembro Asociado de la OMI:

HONG KONG

1.3 Asimismo participaron los observadores de:

NACIONES UNIDAS/COMISION ECONOMICA PARA EUROPA (NU/CEPE)

Y un observador de las siguientes organizaciones intergubernamentales:

COMUNIDAD ECONOMICA EUROPEA
LIGA DE LOS ESTADOS ARABES

Además de observadores de las siguientes organizaciones no gubernamentales que están reconocidas como entidades consultivas:

CAMARA NAVIERA INTERNACIONAL (ICS)
ORGANIZACIÓN INTERNACIONAL DE NORMALIZACION (ISO)
CONFEDERACION INTERNACIONAL DE ORGANIZACIONES SINDICALES LIBRES
(CIOSL)
ASOCIACION INTERNACIONAL DE PUERTOS (IAPH)
CONSEJO MARITIMO INTERNACIONAL DEL BALTICO (BIMCO)
ASOCIACION INTERNACIONAL DE SOCIEDADES DE CLASIFICACION (IACS)

JACH/LRG/JACHA

ASOCIACION INTERNACIONAL DE COORDINACION DEL TRANSPORTE DE CARGA
(ICHA)
CONSEJO EUROPEO DE FEDERACIONES DE LA INDUSTRIA QUIMICA (CEFIC)
FORO MARITIMO INTERNACIONAL DE COMPAÑIAS PETROLERAS (OCIMF)
INSTITUTO DE ARRENDADORES INTERNACIONALES DE CONTENEDORES (IICL)
FEDERACION INTERNACIONAL DE ASOCIACIONES DE CAPITANES DE BUQUES
(IFSMA)
FORO INTERNACIONAL DE EXPLOTACION Y PRODUCCION DE LA INDUSTRIA
PETROLERA (FORO E Y P)
ASOCIACION INTERNACIONAL DE OPERADORES DE BUQUES Y TERMINALES
GASEROS (SIGTTO)
UNION INTERNACIONAL DE TRANSPORTES POR CARRETERA (IRU)
CONSEJO ASESOR EN TRANSPORTE DE MATERIALES POTENCIALMENTE
PELIGROSOS (HMAC)
ASOCIACION INTERNACIONAL DE ARMADORES DE BUQUES DE CARGA SECA
(INTERCARGO)

1.4 EL Secretario General dio la bienvenida a los participantes y subrayó la importancia de la labor realizada en relación con el Código marítimo internacional de mercancías peligrosas (Código IMDG), particularmente con respecto a la necesidad de armonizar dicho Código con las Recomendaciones relativas al Transporte de Mercancías Peligrosas de las Naciones Unidas y con otras reglamentaciones sobre los modos de transporte. Asimismo subrayó que la armonización de las reglamentaciones que rigen el transporte multimodal de mercancías peligrosas está directamente vinculado a la consecución de los objetivos prescritos en la resolución a.717(17) sobre la Coordinación de los asuntos relacionados con las mercancías peligrosas y las sustancias potencialmente peligrosas. El Secretario General reconoció que, en aras de llegar a tal armonización, se había elaborado la Enmienda 28 al Código IMDG –que, según lo previsto será aprobado por el CSM en su 66º período de sesiones en mayo de este año y que supondrá una modificación sustancial del Código –, si bien indicó que era preciso subrayar enérgicamente una vez más que si el Código se enmienda con frecuencia, refiriéndose en especial a las reimpressiones totales resultantes de la introducción de extensos cambios, se socavaría su credibilidad entre los usuarios y, por consiguiente, disminuirá su utilidad para la comunidad marítima.

En consecuencia el Secretario General instó a los Miembros del Subcomité a que tomaran todas las medidas posibles para que el Código no se enmiende a intervalos frecuentes en el futuro y que sólo deberán efectuarse e incorporarse las enmiendas sustanciales cuando se someta a revisión el Código. De este modo, el número de enmiendas se mantendrá al mínimo y se evitarán las frecuentes y costosas reimpressiones del Código.

El Secretario General hizo hincapié en que la preparación del proyecto de circular MSC sobre el Manual de sujeción de la carga tenía carácter urgente, siendo el propósito de ello sustituir la actual circular MSC/Circ.385 e insistió en que era preciso terminar la labor relativa a dicha circular durante el presente período de sesiones debido a que estaba previsto que, entrasen en vigor el 1 de julio de este año las enmiendas de 1994 al Convenio SOLAS, en cuyo capítulo VI se hace referencia a dicho Manual.

El Secretario General hizo mención de la labor realizada en relación con las siguientes cuestiones las cuales se consideran importantes puntos del orden del día del Subcomité: el Código de prácticas de Seguridad para el transporte de Cargas y Personas en buques de suministro Mar adentro.

PROYECTO DE RESOLUCION DE LA ASAMBLEA
CODIGO DE PRACTICAS DE SEGURIDAD PARA EL TRANSPORTE DE CARGAS Y
PERSONAS EN BUQUES DE SUMINISTRO MAR ADENTRO
(CODIGO BSMA)

LA ASAMBLEA

RECORDANDO el artículo 15 j) del Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional, artículo que trata de las funciones de la Asamblea por lo que respecta a las reglas y directrices relativas a la seguridad marítima.

RECORDANDO ASIMISMO la resolución A.741 (18) relativa al Código internacional de gestión de la seguridad operacional del buque y la prevención de la contaminación (Código internacional de gestión de la seguridad (Código igs)).

RECORDANDO ADEMÁS que la Conferencia de los Gobiernos Contratantes del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar (SOLAS), 1974, en su forma enmendada, adoptó el 24 de mayo de 1994 el nuevo capítulo IX del Convenio SOLAS –Gestión de la seguridad operacional del buque, con arreglo al cual el Código IGS adquiere carácter obligatorio,

CONSCIENTE de que las operaciones especializadas de los buques de suministro mar adentro pueden exponer el personal y las cargas que se encuentren a bordo a riesgos adicionales,

TENIENDO EN CUENTA que se han producido una serie de accidentes graves en buques de suministro mar adentro que transportaban cargas y personas,

RECONOCIENDO que la observación de prácticas correctas en relación con las operaciones y la gestión de los buques de suministro mar adentro por lo que respecta a su interfaz con las instalaciones mar adentro podría evitar que se produjeran estos accidentes en el futuro,

HABIENDO EXAMINADO las recomendaciones formuladas por el Comité de Seguridad Marítima en su 67º período de sesiones.

1. ADOPTA el Código de prácticas de seguridad para el transporte de cargas y personas en buques e suministro mar adentro (Código BSMA) que figuran en el anexo de la presente resolución.
2. INVITA a los gobiernos que apliquen el Código de Buques de Suministro;
3. PIDE al Comité de Seguridad Marítima que mantenga sometido a examen el Código BSMA y lo enmiende según sea necesario.

ANEXO

**PROYECTO DE CÓDIGO DE PRÁCTICAS DE SEGURIDAD PARA EL TRANSPORTE
DE CARGAS Y PERSONAS EN BUQUES DE SUMINISTRO MAR ADENTRO
(CÓDIGO BSMA)**

JACH//ERG//ACHA

8 DE 21

**PROYECTO DE CÓDIGO DE PRÁCTICAS DE SEGURIDAD PARA EL TRANSPORTE
DE CARGAS Y PERSONAS EN BUQUES DE SUMINISTRO MAR ADENTRO
(CÓDIGO BSMA)**

INDICE

	Página
Preámbulo	3
1 Generalidades	4
2 Operaciones en puerto	9
3 Transporte marítimo	9
4 Operaciones en la instalación mar adentro	10
Apéndice 1 - Ejemplos y tipos de instalaciones mar adentro	12
Apéndice 2 - Código de colores para los conductos flexibles utilizados en el trasvase de sustancias a granel	13
Apéndice 3 - Actividades relacionadas con la interfaz entre los fletadores y contratistas	14

PREAMBULO

El objetivo de este Código de prácticas de seguridad es facilitar tanto al fletador como al contratista una norma internacional destinada a evitar o a reducir al mínimo los riesgos que corren los buques de suministro mar adentro durante sus operaciones cotidianas de transporte de carga o personas a desde y entre instalaciones mar adentro. No trata ni de los asuntos relativos a la contratación ni de las consecuencias financieras propias de la relación entre fletadores y contratistas.

Esta norma debe tenerse en cuenta al implantar un sistema de gestión de la seguridad conforme a lo dispuesto en el párrafo 1.4 del Código internacional de gestión de la seguridad (Código GIS) de la MI.

1 GENERALIDADES

1.1 Definiciones

1.1.1 Por contratista se entiende la organización responsable del funcionamiento del buque, como se establece en el párrafo 1.1.2 del Código internacional de gestión de seguridad (Código IGS).

1.1.2 Por fletador se entiende la parte que fleta un buque de suministro mar adentro.

1.1.3 Por buque de suministro mar adentro se entiende un buque dedicado al transporte de provisiones, materiales, equipo y personal desde y entre instalaciones mar adentro.

1.1.4 Por director de la instalación mar adentro se entiende la persona responsable de todas las actividades en la instalación mar adentro.

1.1.5 Por instalación mar adentro se entiende una estructura que es, va a ser o ha sido utilizada, mientras se halla situada o estacionada en el agua, en la antepaga, o en otros terrenos cubiertos intermitentemente de agua (véase el apéndice 1).

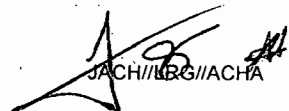
1.1.6 Por coordinador logístico se entiende la persona (o personas) establecida en tierra o en la instalación mar adentro, especialmente designada por el fletador como punto de coordinación y encargada de:

- .1 La planificación adecuada de transporte mar adentro
- .2 Los planes de carga de ida, descarga y toma de carga de retorno
- .3 Los planes de navegación
- .4 Las contingencias; y
- .5 Otros asuntos, en función de la situación, incluidas las mercancías peligrosas.

1.1.7 Por manipulador de carga se entiende un miembro de la tripulación del buque o del personal de la instalación mar adentro que manipula la carga a bordo del buque de suministro en la instalación mar adentro.

El propietario o contratista de una unidad de perforación mar adentro es el fletador en los casos en que éste fleta un buque de suministro mar adentro.

1.2 Información y documentación


JACH//LRG//ACHA

1.2.1 Los buques de suministro mar adentro dispondrán de toda la información necesaria para realizar el (los) viaje (s) previsto (s). Al decidir sobre la pertinencia de la información facilitada conviene establecer una distinción entre:

- 1 Buques fletados por un período de tiempo determinado o para varios viajes consecutivos; y
- 2 Buques fletados para un solo viaje o por un período de tiempo.

1.2.2 El fletador y el contratista deberán disponer de los documentos que incluyan procedimientos e instrucciones, preferiblemente los utilizados para describir e implantar un sistema de gestión de la seguridad (SGS), en los que se aborden los aspectos pertinentes que figuran en los cuadros A y B:

CUADRO A

Fletador y Contratista
Procedimientos pormenorizados de comunicación
Procedimientos para notificar accidentes e incumplimientos y medidas subsiguientes
Plan de la travesía del buque, teniendo en cuenta el pronóstico de las condiciones meteorológicas y el estado de la mar
Instrucciones relativas a la derrota prevista y sus posibles modificaciones
Procedimientos de llegada y salida del buque – en tierra
Procedimientos de llegada y salida del buque – en la instalación mar adentro
Procedimientos detallados de carga, descarga y toma de carga de retorno, con la correspondiente lista de comprobantes, incluidas las relativas a las mercancías peligrosas, las cargas pesadas y las cargas poco comunes
Responsabilidad y autoridad
Procedimiento de emergencia
Operaciones especiales
Operaciones críticas

CUADRO B

Fletador	Contratista
Materiales que llegan a la base en tierra con destino a una instalación mar adentro	Llegada de un buque a la "zona de seguridad" de la instalación mar adentro
Procedimientos de amarre y fondeo en la instalación mar adentro	Procedimientos de caga
Operaciones relativas al transporte marítimo	Procedimientos de carga a granel
Manipulación de la carga	Verificación y lista de comprobaciones de la sujeción de la carga
Equipo de manipulación de la carga	Transporte de pasajeros
Contenedores (para basuras) mar adentro, cajas de herramientas	Lista de comprobaciones de la aptitud para navegar y para transportar carga
Cisternas portátiles	Comprobación de las condiciones de estabilidad
Disposición y planes de la instalación que revisten interés para el buque	
Condiciones meteorológicas y operaciones en el lugar	
Control marítimo en tierra y mar adentro	
Actualización de la información sobre el lugar de operaciones	

1.2.3 Además de lo indicado en 1.2.2 se recomienda abordar todas las cuestiones relacionadas con la interfaz, entre las que se incluyen las expuestas en el apéndice 3.

1.3 Comunicaciones

1.3.1 deberán establecerse comunicaciones eficaces entre todas las personas responsables de las distintas operaciones de los buques de suministro mar adentro. Si se utilizan radiocomunicaciones, será preciso mantener canales especializados durante toda la operación.

1.4 Manipulación de la carga y estabilidad

1.4.1 Generalidades

1.4.1.1 Tanto en el curso de las operaciones de transporte marítimo como durante las realizadas en la instalación mar adentro, los buques de suministro mar adentro con popa abierta se enfrentan en determinadas condiciones (por ejemplo, meteorológicas o estas de la mar, o cuando el buque va muy cargado) al problema del embarque de agua en la cubierta de carga expuesta. Esto puede dar lugar a situaciones peligrosas, especialmente si las cargas que tienen tendencia a flotar o coeficientes de fricción bajos y se estiban en la cubierta expuesta del buque. Se recomienda que este tipo de buques cuenten con instrucciones sobre la manera de contrarrestar el peligro.

1.4.1.2 El número de manipuladores de carga deberá ser suficiente para llevar a cabo las operaciones de carga de forma segura y eficaz

1.4.1.3 La tripulación del buque de suministro mar adentro deberá tener la formación adecuada.

1.4.1.4 Durante las operaciones de carga y descarga se evitarán otras actividades en la cubierta de carga del buque.

1.4.1.5 Los "refugios" y las vías de evacuación para el personal de la cubierta de carga deberán estar correctamente marcados y exentos de obstáculos en todo momento. Un posible método para crear un "refugio" es instalar una "barrera antichoques" a cada lado de las cubiertas de carga.

1.4.2 Planificación previa

1.4.2.1 Se deberá elaborar un plan de paso y de navegación que se tendrá en cuenta al formular el plan de carga. Una vez que el buque haya zarpado el plan de paso sólo podrá ser modificado por el coordinador logístico, en consulta con el capitán. Por lo tanto es esencial que el director de la instalación mar adentro y el capitán establezcan contacto, a ser posible por conducto del coordinador logístico antes de que el buque descargue en la instalación o tome la carga de retorno en ésta.

1.4.2.2 Se deberán notificar al capitán los retrasos previstos en las operaciones. Deberá evitarse la espera excesiva al costado de la instalación mar adentro.

1.4.3 Carga

1.4.3.1 El capitán deberá garantizar la coordinación de todas las partes que participen en el embarque o desembarque de carga o personas antes de iniciar las operaciones de transbordo, a fin de garantizar que todos los interesados asumen sus responsabilidades y llegan a un acuerdo sobre el equipo, las comunicaciones y los procedimientos de seguridad que se vayan a utilizar.

1.4.3.2 Antes de embarcar la carga, se facilitará al capitán los pormenores de las cargas peligrosas, las cargas no normalizadas, las cargas difíciles de estibar, sujetar o descargar y las cargas pesadas.

1.4.3.3 El capitán no deberá aceptar para embarque ninguna carga cuya manipulación no sea segura o que no esté adecuadamente embalada/ensada, marcada o documentada. La responsabilidad de asegurarse de que el cargamento no está debidamente preparado para su transporte a bordo de un buque de suministro mar adentro recae en el fletador, el expedidor y/o el propietario de las mercancías de que se trate.

1.4.3.4 Todas las operaciones de carga habrán de ser supervisadas por el oficial responsable.

1.4.3.5 Los fletadores deberán asegurarse de que mayor volumen de carga posible se transporte en contenedores para que la estiba y sujeción en cubierta sean más seguras. Cuando se utilicen contenedores de distintas dimensiones, habrá que tener en cuenta la necesidad de sujetarlos de forma segura al planificar la estiba. En lo que respecta a las prescripciones relativas a la construcción de los contenedores, conviene remitirse a la circular MSC/Circ.613 – Directrices para la aprobación de contenedores manipulados en mar abierta.

1.4.4 Estiba y sujeción de la carga

1.4.4.1 El capitán del buque deberá asegurarse de que a bordo de éste hay suficientes tipos y cantidad de materiales de trínca y sujeción para la seguridad de las operaciones del buque. El material de trínca y sujeción deberá:

- 1 Ser idóneo para el uso que esté destinado;
- 2 Tener una resistencia adecuada;
- 3 Ser fácil de usar;

JACH/LEGHACHA

- .4 Estar correctamente mantenido; y
- .5 Someterse periódicamente a inspección;

Y deberá conservarse un libro registro de inspecciones.

1.4.5 Carga a granel

1.4.5.1 Los conductores flexibles para el trasvase de sustancias a granel deberán llevar una marca de color en su extremo para indicar el producto para el que se han de utilizar. En el apéndice 2 del presente Código figura el código de colores encomendado.

1.4.5.2 Antes de iniciar las operaciones de trasvase de carga a granel, es fundamental determinar lo siguiente:

- .1 Procedimientos de arranque y parada;
- .2 Cantidad y tipo de producto que se va a trasvasar;
- .3 Régimen de bombeo/presión tolerable; y
- .4 Procedimiento de parada de emergencia.

1.4.5.3 Durante las operaciones con carga a granel deberá hallarse presente un miembro responsable de la tripulación del buque para supervisar, dirigir y vigilar éstas.

1.4.6 Estabilidad

1.4.6.1 Véase la resolución A.469(XII) de la OMI, enmendada – Directrices para el proyecto y la construcción de buques de suministro mar adentro.

Por lo que respecta a las sustancias líquidas a granel potencialmente peligrosas o nocivas, véase la resolución A.673(16) de la OMI "Directrices para el transporte y manipulación en buques de apoyo mar adentro de cantidades limitadas de sustancias líquidas a granel potencialmente peligrosas o nocivas."

1.4.7 Equipo de protección personal

1.4.7.1 A cada miembro de la tripulación y/o manipulador de carga se le facilitará equipo de protección personal de color muy visible, adecuado para la zona geográfica en la que se efectúen las operaciones y se trabaje. Se debe disponer de suficiente equipo de respeto.

JACH/LRG/ACHA

15 DE 21

1.4.7.2 Los tripulantes y los manipuladores de carga que trabajen en cubierta deberán llevar flotadores y equipo de protección personal adecuado que proteja la cabeza, los pies y las manos.

1.4.7.3 He aquí algunos ejemplos del equipo de protección personal que puede ser necesario:

- .1 Chaleco salvavidas de trabajo;
- .2 Traje salvavidas de trabajo (para las operaciones en zonas climáticas extremas); y
- .3 Casco, botas protectoras, gafas de seguridad.

2 OPERACIONES EN PUERTO

2.1 Comunicaciones

2.1.1 Antes de que el buque de suministro mar adentro zarpe, el coordinador logístico facilitará información relativa a la planificación de la travesía, el manifiesto de carga y otras cuestiones importantes al fletador y al contratista (por ejemplo, al capitán y al director de la instalación mar adentro).

2.1.2 Antes de que el buque de suministro mar adentro llegue al puerto, el capitán notificará al puerto, la hora estimada de llegada, las prescripciones relativas a la carga y cualquier circunstancia especial del buque de suministro mar adentro.

2.2 Carga

2.2.1 El fletador se asegurará de que la carga de los contenedores está correctamente estibada y sujeta para el transporte marítimo. El capitán está autorizado a efectuar inspecciones aleatorias. Si en la inspección de algún contenedor descubre que los procedimientos de estiba, trunca o sujeción son inadecuados o que las mercancías peligrosas no están debidamente marcadas o etiquetadas, o si duda de la seguridad que ofrece el contenedor el capitán deberá negarse a transportar el contenedor por vía marítima.

3 TRANSPORTE MARITIMO

3.1 Generalidades

3.1.1 La carga deberá estibarse y sujetarse debidamente durante el transporte marítimo. Se efectuarán comprobaciones visuales periódicas de los medios de sujeción.

3.1.2 Normalmente, los contenedores cerrados no deberán abrirse mientras el buque esté navegando a menos que se dé una situación de emergencia (por ejemplo, un incendio o un derrame). Se tomarán todas las precauciones necesarias para evitar que el personal sufra lesiones.

3.2 Comunicaciones

3.2.1 Mientras se efectúa el transporte por mar, el capitán, el director de la instalación mar adentro y el coordinador logístico se informarán mutuamente de las modificaciones que introduzcan en los planes y condiciones pertinentes.

4 OPERACIONES EN LA INSTALACION MAR ADENTRO

4.1 Generalidades

4.1.1 Antes de iniciar las operaciones de carga, el capitán y el director de la instalación mar adentro sancionarán el plan de carga y descarga.

4.1.2 El capitán y el director de la instalación mar adentro se informarán mutuamente, de forma inmediata, de cualquier circunstancia que obstaculice las operaciones de carga entre el buque de suministro mar adentro y la instalación mar adentro (por ejemplo, la visibilidad de la cubierta desde el puesto de mando de la grúa, alumbrado cegador o descargas al mar desde la instalación).

4.1.3 El director de la instalación mar adentro deberá asegurarse de que entre el motón y el gancho de la grúa hay una eslinga suficientemente larga que permite reducir al mínimo el peligro del motón para los manipuladores de carga y el buque. El motón de la grúa debe estar marcado de manera que sea visible en cualquier condición de servicio.

4.2 Prescripciones de amarre

4.2.1 El capitán y el director de la instalación mar adentro deberán ponerse de acuerdo respecto del método de amarre que ha de emplearse, teniendo en cuenta los factores siguientes:

1. El viento, la mar, el mar de fondo;
2. La corriente;
3. Las características de maniobra del buque;
4. La zona de amarre de la instalación mar adentro y las características de la grúa;
5. Las características de la carga (peso, ubicación, naturaleza); y
6. El poder de agarre del ancla (de las anclas) en el fondo del mar.

4.2.2 Tanto el director de la instalación mar adentro como el capitán tienen autoridad para decidir que no es seguro que el buque permanezca amarrado en las proximidades de la instalación mar adentro.

4.2.3 Se podrá "recoger al vuelo" la carga si el capitán y el director de la instalación mar adentro consideran que es seguro hacerlo con las condiciones reinantes.

4.3 Comunicaciones

4.3.1 Antes de llegar a la instalación mar adentro, el capitán deberá recabar del director de ésta permiso para entrar en la zona exclusiva de la instalación.

4.3.2 Durante las operaciones de carga y el transbordo de personal a la instalación mar adentro se deberán mantener comunicaciones eficaces entre el oficial responsable, los manipuladores de carga, el gruísta y el jefe del equipo de cubierta de la instalación mar adentro.

4.3.3 El capitán es el encargado de informar al director de la instalación mar adentro y al coordinador logístico de la hora de salida del buque y de la hora estimada de llegada a su siguiente destino.

4.4 Información y documentación

4.4.1 Antes de iniciar las operaciones de carga, las partes que la reciben deberán disponer de la información relativa a la carga.

4.5 Transbordo de personal

4.5.1 Los métodos más habituales para el transbordo de personal son la canasta de transbordo de personal o el bote. Nunca se pondrá en peligro la seguridad del personal y durante tales operaciones se mantendrá al máximo grado de vigilancia y de comunicación.

4.5.2 No se iniciará ninguna operación de transbordo de personal a la instalación hasta que el director de ésta haya dado su autorización y todos los responsables hayan acordado los procedimientos que han de seguirse, tomando en consideración las condiciones meteorológicas del momento y las pronosticadas, la velocidad del viento, el estado de la mar y la visibilidad.

4.5.3 El director de la instalación mar adentro se cerciorará de que para el transbordo de personal y la arboladura conexas están proyectadas y mantenidas de modo tal que permitan un coeficiente de carga de seguridad del 10:1. Las canastas deben inspeccionarse diariamente y antes de su utilización.

4.5.4 El director de la instalación mar adentro se cerciorará de que para el transbordo de personal sólo se utilicen grúas homologadas, y los gruistas deberán ser titulados. Durante toda la operación de transbordo se establecerán y mantendrán comunicaciones directas entre la tripulación de cubierta del buque, los gruistas y el puente de navegación del buque.

4.5.5 El personal de transbordo llevará chaleco salvavidas, casco de seguridad y botas. Además de traje protector o salvavidas, si se estima necesario.

4.6 Manipulación de la carga

4.6.1 Con objeto de reducir al mínimo la posibilidad de que los tripulantes de cubierta o los manipuladores de carga sufran lesiones, éstos no deberán tratar de ayudar al gruista a colocar sobre la cubierta la carga que esté colgando de un gancho. Es decir, primero se depositará la carga en cubierta, luego se desenganchará y por último, si se estima necesario, se colocará en su posición de estiba con la ayuda de chigres de remolque o arietes.

APÉNDICE I

EJEMPLOS Y TIPOS DE INSTALACIONES MAR ADENTRO

En el cuadro que figura a continuación se muestran ejemplos de los tipos de estructura y buques que a efectos de la aplicación del presente Código, se consideran, o no se consideran, instalaciones mar adentro:

Instalaciones mar adentro	Estructuras o buques que no son instalaciones mar adentro (no forman parte de instalaciones mar adentro)
<ul style="list-style-type: none">- Plataformas fijas de producción- Plataformas flotantes de producción- Unidades flotantes de almacenamiento (UFA)- Unidades móviles de perforación mar adentro- Hoteles flotantes- Instalaciones flotantes de producción, almacenamiento y descarga (IFPAD)	<ul style="list-style-type: none">- Buques para carga pesada- Naves de apoyo para inmersiones- Buque tanque de trayecto regular- Buques de servicio de pozos- Unidades móviles de perforación mar adentro temporalmente fuera de servicio- Instalaciones submarinas- Dragas- Pozos no conectados a una instalación- Buques de reconocimiento- Gabarras para el tendido de tuberías- Tuberías situadas a más de 500 metros de la estructura principal a la que están conectadas- Estructuras permanentemente conectadas a tierra firme, a puentes o pasarelas.

APENDICE 2

CÓDIGO DE COLORES PARA LOS CONDUCTOS FLEXIBLES UTILIZADOS EN EL TRASVASE DE SUSTANCIAS A GRANEL

Para evitar errores con los conductos flexibles que se utilizan para trasvasar sustancias a granel y los puntos de conexión a bordo del buque y en la instalación mar adentro, conviene utilizar un código de colores. Los extremos de los conductos y las conexiones llevarán una banda de color que permita identificar a la sustancia, recomendándose que todos los buques de suministro mar adentro e instalaciones mar adentro adopten, el siguiente código de colores:

Sustancia	Color de banda
Agua potable	Azul
Agua de perforación	Verde
Combustible	Marrón
Cargas secas a granel	Amarillo: cemento Naranja: barita/bentonita
Aceites base especiales/lodos oleosos	Negro
Salmuera	Facultativo
Metanol	Facultativo

APENDICE 3

ACTIVIDADES RELACIONADAS CON LA INTERFAZ ENTRE FLETADORES Y CONTRATISTAS

1 El objetivo del presente apéndice es presta asistencia a los fletadores y contratistas en lo referente a a las actividades de su interfaz derivadas del transporte de carga y personas en buques de suministro mar adentro, preferiblemente mediante un sistema de gestión de la seguridad o de procedimientos operacionales, según el sistema que se haya adoptado.

2 El fletador y el contratista establecerán procedimientos y criterios operacionales comunes y resolverán los conflictos que se planteen en la interfaz entre los planes y las instrucciones. Estas esferas incluyen, por ejemplo:

- .1 Principios de seguridad y protección del medio ambiente;
- .2 Ejercicios periódicos; y
- .3 Autoridad y responsabilidad del personal que represente, respectivamente, al fletador y al contratista, es decir:
 - .3.1 La autoridad del capitán y del director de la instalación mar adentro, y la responsabilidad de asesorarse mutuamente e interrumpir las operaciones si lo estiman necesario, habida cuenta de cuestiones relacionadas con la seguridad y el medio ambiente; y
 - .3.2 La persona designada por el fletador (véase al respecto el párrafo 4 del Código IGS) y la persona con La autoridad correspondiente por parte del fletador se comunicaran directamente entre si en lo referente a las cuestiones relacionadas con la seguridad y el medio ambiente.

3 El fletador y el contratista pondrán a mutua disposición los extractos pertinentes de sus sistemas de gestión de la seguridad o de sus procedimientos operacionales.

4 El operador y el contratista establecerán procedimientos para el intercambio de información relativa a incumplimientos, accidentes y sucesos potencialmente peligrosos con objeto de mejorar los aspectos relacionados con la seguridad y el medio ambiente. Las reuniones del personal clave, que incluye a los gruistas, pueden fomentar este intercambio.