

Prefectura Naval Argentina

ORDENANZA MARITIMA N° 1/93

Buenos Aires, 7 de junio de 1993.

-

"PREVENCION DE LA CONTAMINACION",

"LISTAS DE VERIFICACIONES PARA PREVENCION DE LA CONTAMINACION EN OPERACIONES DE CARGA Y DESCARGA A GRANEL DE HIDROCARBUROS O SUSTANCIAS NOCIVAS LIQUIDAS. EN PUERTOS, TERMINALES. PLATAFORMAS O MONOBOYAS".

VISTO lo informado por la Dirección de Policía; de Seguridad de la Navegación, y:

CONSIDERANDO:

Que la Ley Orgánica de la Prefectura Naval Argentina N° 18.398, en su Capítulo IV, Artículo 5°, Inciso a), determina que son funciones de esta Institución velar por la seguridad de la navegación y de las personas en las aguas y puertos de Jurisdicción Nacional, y entender en las normas que se adopten tendientes a prohibir la contaminación en las aguas fluviales, lacustres y marítimas, por hidrocarburos y otras sustancias nocivas o peligrosas;

Que la Ley N° 22.190 establece el "Régimen de Prevención y Vigilancia de la Contaminación de Las Aguas u Otros Elementos del Medio Ambiente por Agentes Contaminantes Provenientes de Buques y Artefactos Navales", prohibiendo la descarga de hidrocarburos y sus mezclas fuera de las concentraciones que la Prefectura Naval Argentina autorice, y en su Artículo 4° especifica que se debe cumplir con ciertas obligaciones, entre ellas la de observar las reglas operativas para la prevención y lucha contra la contaminación, de conformidad con los requisitos que establezca la reglamentación;

Que la Ley N° 24.089 aprobó el Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques - MARPOL 73/78, imponiendo el compromiso de equiparar las normas nacionales con las que derivan del mismo, para lograr su aplicación;

Que el Decreto N° 10.877-60, reglamentario de la Ley N° 13.660 sobre Seguridad de las Instalaciones de Elaboración, Transformación y Almacenamiento de Combustibles Sólidos Minerales, Líquidos y Gaseosos, en su Capítulo IV - Defensas en Muelles, expresa que es atribución de la Autoridad Competente en Materia Portuaria, estudiar y aplicar las normas generales y particulares de seguridad que amparen el tráfico de inflamables en los puertos;

Que por los Decretos Nros. 1.886-83 y 230-87 se faculta a la Prefectura Naval Argentina a dictar las correspondientes normas de prevención de la contaminación complementarias de la Ley

N° 22.190 y por Decreto N° 502-89 se reglamenta el transporte por buques de mercancías peligrosas, quedando incorporado al REGINAVE como Capitulo 14 del Titulo 4;

Que atento a lo establecido en los Artículos 801.0202., 801.0601. y 806.0202. del REGINAVE, compete a la Prefectura Naval Argentina el dictado de normas operativas y sobre disponibilidad de sistemas y medios preventivos para el control de la contaminación, en operaciones de carga y descarga de hidrocarburos o sustancias nocivas líquidas y sus mezclas, en puertos y plataformas; y los Artículos 402.0108. y 402.0111., determinan que en las operaciones de carga y descarga de mercancías peligrosas se observarán las directivas de seguridad que establezca la Prefectura, quedando facultada para dictar disposiciones complementarias relacionadas con el tema;

Que en puertos fluviales y marítimos de la República Argentina existen terminales en las que se opera con maniobras de carga o descarga de hidrocarburos y sustancias nocivas líquidas o sus mezclas, simultánea o alternadamente, con riesgos importantes para la seguridad de personas e instalaciones, y para la preservación del medio ambiente;

Que por tales motivos se hace necesario establecer una lista de verificaciones, a realizar por el personal de los buques y portuario o de las terminales de carga, para garantizar niveles aceptables y eficientes de prevención de la contaminación durante dichas operaciones.

Por ello:

EL PREFECTO NACIONAL NAVAL
D I S P O N E :

ARTICULO 1°-Apruébanse las Listas de Verificaciones para Prevención de la Contaminación en Operaciones de Carga y Descarga a Granel de Hidrocarburos o Sustancias Nocivas Líquidas en Puertos, Terminales, Plataformas o Monoboyas, que se detallan en el Agregado N° 1 de la presente Ordenanza.

ARTICULO 2°- En caso de no cumplirse con las verificaciones dispuestas, o tener resultado negativo alguna de ellas, no se podrán iniciar las operaciones de carga o descarga citadas en el Art. 1°. Si el resultado de una verificación se volviera negativo comenzadas las operaciones, la Dependencia Jurisdiccional procederá a suspender las mismas. El incumplimiento de lo preceptuado en ambos supuestos, motivará las actuaciones sumariales tendientes a determinar las causas del mismo y sus eventuales responsables.

ARTICULO 3° - Es obligatorio para los buques poseer a bordo las listas cuyos modelos figuran en el Agregado N° 1 de la presente Ordenanza (según tipo de buque y transporte que realicen), completadas, fechadas, selladas y firmadas con aclaración, asentándose los números de Libreta de Embarco o Habilidadación de P.N.A., según corresponda. Similar requerimiento es igualmente obligatorio para los operadores terrestres de puertos, terminales o monoboyas.

ARTICULO 4° - Están obligados a registrarse ante la Prefectura Naval Argentina, los operadores de carga o descarga a granel de hidrocarburos o sustancias nocivas líquidas, en puertos, terminales, plataformas o monoboyas, al igual que las empresas contratistas de las que dichos operadores se sirvan. El personal responsable de las operaciones deberá estar igualmente habilitado.

ARTICULO 5° - La presente Ordenanza Marítima entrará en vigor una vez cumplidos treinta (30) días computados desde el siguiente al de la fecha consignada en el encabezamiento.

ARTICULO 6° - Por la Subprefectura Nacional (Jefatura de Planeamiento Orgánico), procédase a la publicación y distribución de la presente Ordenanza Marítima.

(Disp. CYMP,001 N° 03-993)
(Nro. de orden 153).

Agregado N° 1 a la Ordenanza Marítima N° 1-93.

**LISTAS DE VERIFICACIONES PARA LA PREVENCIÓN DE LA
CONTAMINACIÓN EN OPERACIONES DE CARGA Y DESCARGA
A GRANEL DE HIDROCARBUROS O SUSTANCIAS NOCIVAS
LÍQUIDAS, EN PUERTOS, TERMINALES,
PLATAFORMAS O MONOBOYAS.**

1 Aplicación.

1.1. Las Verificaciones de Prevención de la Contaminación contenidas en estas listas son obligatorias para buques, terminales y plataformas que efectúen operaciones de carga o descarga a granel de hidrocarburos, sus derivados, sustancias nocivas líquidas, o sus mezclas, incluyendo al combustible y lubricantes destinados a su planta propulsora y servicios, caso éste en que el proveedor puede ser un vehículo o embarcación, aplicándose sólo los ítems pertinentes.

1.2. La expresión "sustancias nocivas líquidas a granel", se refiere a las enumeradas en el Anexo 1, 2 y 3 de la Ordenanza N° 1-89 (DPAM) Tomo 6 "Lista de Sustancias Nocivas Líquidas Transportadas a Granel", o las que oportunamente se agreguen o las reemplacen.

V.R. N° 1/05 (Expte. DPLA N° 738/05).

1.3. La frase "puertos, terminales, plataformas o monoboyas", incluye a muelles, espigones, cargaderos, "dolphins" o "duques de alba", boyas de amarre, torres, plataformas de exploración, perforación, o extracción de petróleo "costa afuera", usinas termoeléctricas, y toda otra instalación de superficie o submarina vinculada con la carga o descarga de los buques tanque petroleros, quimiqueros, gaseros transportando sustancias nocivas líquidas, buques de carga general con tanques profundos ("deep tanks"), o aquellos que los abastezcan a granel.

1.4. Según el tipo de tráfico, se utilizará una de las dos planillas de verificación siguientes:
Planilla "A" - Lista de Verificaciones para la Prevención de la Contaminación en Operaciones de Carga y Descarga a Granel de Hidrocarburos o sus Derivados.
Planilla "B" - Lista de Verificaciones para la Prevención de la Contaminación en Operaciones de Carga y Descarga de Sustancias Nocivas Líquidas o sus Mezclas, en Buques Tanque Quimiqueros, Gaseros, o Buques con Autorización de Transporte.

2 Instrucciones para Completar las Planillas.

2.1. En el encabezamiento de las planillas debe consignarse el nombre del buque, matrícula, tipo de operación (carga o descarga), puerto y lugar, fecha y hora de atraque.

La presencia de casilleros en las columnas "**Buque**" y "**Puerto o Terminal**", implica que sus respectivos responsables de seguridad deberán efectuar las verificaciones previstas para cada ítem, sin excepción.

De coincidir la verificación con el sentido de la pregunta correspondiente, el casillero se cruzará con "x". En caso contrario, se colocará guión "-". La seguridad y la protección del medio ambiente, obligan a exigir todas las preguntas **contestadas afirmativamente** (x).

Para ciertos ítems, en la columna "**CODIGO**", están impresas las letras "A", "P" o "C".
"A" significa que aunque los casilleros previstos se hayan cruzado con (x), el ítem requiere que entre los responsables del buque y del puerto o terminal, deben establecerse acuerdos previos (rubricados por ambas partes), respecto a la ejecución de la operación. La conformidad del acuerdo se volcará en la columna "**OBSERVACIONES**".

"P" significa que aunque los casilleros previstos se hayan marcado con guión (-) la operación podrá efectuarse con expresa **autorización escrita** de la P.N.A., asentando fecha y número de Disposición en la columna "Observaciones".

"C" significa que los ítems indicados son los únicos que deberán verificarse antes de las maniobras de carga/descarga de combustible o lubricante para consumo a bordo.

Las planillas completadas serán firmadas al costado de cada hoja por el personal responsable del buque y de la terminal, aclarando en la última de ellas los datos especificados en los modelos obrantes como Anexos 1 y 2.

2.2. PLANILLA "A": LISTA DE VERIFICACIONES PARA LA PREVENCIÓN DE LA CONTAMINACIÓN, EN OPERACIONES DE CARGA Y DESCARGA DE HIDROCARBUROS O SUS DERIVADOS.

A.1. Está el buque amarrado con seguridad?

Se preverá su correcta protección con defensas, templando los cabos de amarre a las bitas, vigilando corrientes o mareas y el progreso de la operación de carga/descarga. No se usarán juntos en la misma dirección cabos de acero y de fibra sintética, por poseer propiedades elásticas diferentes. Una vez amarrados, los buques con guinches automáticos de tensión no los usarán en forma automática. Se preverá un rápido desamarre en caso de emergencia, teniendo en cuenta los riesgos involucrados.

A.2. ¿Está en posición correcta el cabo de remolque de emergencia?

El cabo de remolque de emergencia penderá de la amura y la aleta del buque, en la banda opuesta a la de amarre o donde se vincule la manguera submarina, manteniéndose la gaza próxima a la flotación. Se colocará en las bitas de trabajo del buque de modo que su extremo quede firme dejando la longitud necesaria bien adujada. Se prevendrá la caída accidental del cabo al agua, por medio de una retenida que se corte al tirar desde el remolcador.

A.3. ¿Puede el buque moverse por sus propios medios?

El buque se amarrará con proa afuera (salvo que las características del amarradero o fuerza de la corriente lo impidan), y debe estar en condiciones de moverse con su propia máquina en corto tiempo, a menos que la autorización para inmovilizarlo sea dada por la P.N.A. y se tomen las medidas de prevención necesarias para ello.

A.4. ¿Hay una guardia efectiva de las operaciones en cubierta y adecuada supervisión en el buque y en la terminal?

La operación estará siempre bajo control desde el buque y la terminal; los encargados del buque y de tierra mantendrán una efectiva comunicación con sus respectivos supervisores. Estos estarán capacitados para prevenir el desarrollo de situaciones peligrosas, y neutralizarlas con los medios adecuados. El personal de operación conocerá la peligrosidad de los productos manipulados.

A.5. ¿Funciona el sistema de comunicación acordado entre tierra y buque?

Las comunicaciones entre el Oficial a cargo a bordo y el responsable en tierra serán óptimas, contando con al menos un medio alternativo de comunicación. Usando teléfonos, en ambos extremos estarán siempre atendidos por una persona que pueda contactarse de inmediato con su Supervisor, quien debe poder atender las llamadas directamente. Usando equipos RT/VHF, serán portátiles operados por cada responsable en persona. Los sistemas RT/VHF y los teléfonos cumplirán con los requerimientos de seguridad necesarios. El sistema de comunicaciones contará con listas de números telefónicos o canales de radio, firmadas por los representantes del buque y la terminal.

A.6. ¿Han sido acordados los procedimientos para manipuleo de cargamento, combustible, lastre y residuos?

Los procedimientos se planificarán anticipadamente acordándose entre el buque y la terminal antes, de iniciar la operación. Si ésta se modifica o detiene por fuerza mayor se hará constar en "Observaciones". En caso de tormenta eléctrica se suspenderá la maniobra cerrándose todas las aberturas de cubierta y venteos. Se tendrán en cuenta las propiedades de las sustancias manipuladas, los equipos del buque y la terminal, la idoneidad de la tripulación y del personal en tierra para efectuar y controlar las operaciones, al ver la posibilidad de operar varios productos al mismo tiempo. La velocidad de carga inicial y máxima, de rellenado, y el tiempo normal de parada, se convendrán previendo:

- La naturaleza del cargamento a manipular;
- La máxima presión y flujo que admiten las mangueras y/o brazos cargadores;
- La temperatura ambiente y de la carga, cuando se trate de sustancias solidificantes o de alta viscosidad.
- Las precauciones para evitar la acumulación de corriente estática;
- Cualquier otra limitación en el control del flujo.

Se asentará en "Observaciones" si se presentan estas restricciones.

Si el producto bombeado tiene propiedades electroestáticas no se introducirán dentro del tanque objetos conductores durante la carga y hasta después de treinta (30) minutos de finalizada.

A.7. ¿Han sido acordados los procedimientos para parada de emergencia?

El procedimiento de parada de emergencia de las operaciones tendrá el acuerdo del buque y la terminal, que constará en la columna "Observaciones". Dicho acuerdo aclarará en que casos la operación será parada inmediatamente, tomando los debidos recaudos sobre los posibles daños que pueda crear esta emergencia.

A.8. ¿Están las mangueras y equipos de lucha contra incendio, a bordo y en tierra, listos para usarse de inmediato?

En tierra y o a bordo, el equipo contra incendio estará bien ubicado y listo a operar de inmediato ante una emergencia. Habrá medios adecuados, fijos y portátiles, en lugares estratégicos a bordo para cubrir la cubierta de cargamento, y en tierra para proteger el muelle. Los sistemas de agua contra incendio del buque y de tierra se presurizarán previamente, o se asegurará bajo acuerdo que podrán ser presurizados de inmediato. El buque y la terminal garantizarán que sus redes de incendio se pueden conectar entre sí rápida y fácilmente, utilizando la conexión internacional de incendio buque/tierra.

A.9. ¿Están las mangueras/brazos de cargamento, y para hacer combustible, en buenas condiciones y adecuadamente aparejadas?

Las mangueras de cargamento y brazos cargadores estarán en buenas condiciones, acoplándose correctamente para evitar que el esfuerzo de trabajo supere al de diseño. Las bridas se sujetarán con todos sus bulones, con juntas normalizadoras de espesor adecuado. Otros tipos de conexiones se fijarán apropiadamente. Se asegurará que las mangueras y los brazos cargadores estén contruidos con materiales aptos para el producto a manipular, su temperatura, las presiones de trabajo de bombas y válvulas de seguridad. Las mangueras de cargamento se identificarán para el uso a darles, respetando rigurosamente los límites de vida útil determinados por su fabricante.

A.10. ¿Se verificó que las mangueras de cargamento y combustible, no formen seno sobre el espejo de agua, por debajo del nivel del muelle?

Antes de iniciar las operaciones se controlará que las mangueras de cargamento estén suspendidas de manera que no formen seno por debajo del nivel del muelle, para que si se producen pérdidas de producto, éste drene hacia la cubierta del buque o hacia tierra (lo que

esté más bajo) sin caer al agua. Se establecerá acuerdo entre ambas partes, sobre quién se encargará de mantener tal condición en las mangueras, dejándose constancia en la columna "Observaciones".

A.11. ¿Están los imbornales tapados y las bandejas colectoras de goteos en posición correcta, a bordo y en tierra?

Todos los imbornales y drenajes al exterior serán obturados adecuadamente antes de la operación. Tanto los buques como los muelles poseerán bandejas colectoras de derrames fijas ubicadas debajo de los manifolds; en caso de no poder disponer de éstas, se utilizarán bandejas portátiles. Todas las bandejas se vaciarán en instalaciones de recepción de residuos en tierra, o a tanques de residuos abordo, después de su utilización.

A.12. ¿Están todas las líneas de conexión de carga y combustible (incluida la descarga de popa), cuando no se usan con sus bridas ciegas colocadas?

Bajo acuerdo de ambas partes, las conexiones que no se encuentren en uso se mantendrán bloqueadas, con sus válvulas cerradas y con bridas ciegas, las que estarán abulonadas totalmente, con juntas, así como los respectivos accesorios,

A.13. ¿Están cerradas y trincadas las válvulas de mar, y de descarga sobre la flotación, cuando no se usan?

Este detalle es importante para evitar la contaminación desde buques donde las líneas de cargamento y de lastre están interconectadas. Debe verificarse visualmente que las válvulas en cuestión estén cerradas.

A.14. ¿Están cerradas todas las tapas de los tanques de cargamento y de combustible?

Aparte de los venteos, las aberturas de tanques se mantendrán cerradas herméticamente para impedir la emisión de gases. "Los tanques desgasificados que no reciban carga podrán permanecer con sus tapas abiertas". Las bocas de medición se abrirán solamente por períodos cortos para realizar sondajes y toma de muestras.

A.15. ¿Será usado el sistema de venteo de tanques acordado?

¿Cuál es?

Se establecerá acuerdo entre ambas partes para usar el sistema de venteo adecuado a la operación, teniendo en cuenta la naturaleza de la carga y los requerimientos internacionales, nacionales y locales; básicamente:

- A través de válvulas de presión y vacío en el extremo de tuberías elevadas.
- Ventilación fija, incluyendo sistemas de gas inerte.
- Hacia la terminal a través de otros sistemas de manipulación de gases.

Se indicará en "Observaciones" el sistema acordado.

A.16. ¿Son del tipo "aprobado" los equipos portátiles de comunicaciones VHF./UHF,

Los transceptores portátiles VHF/UHF serán de tipo "seguro" aprobado por las autoridades competentes. Los teléfonos que vinculan el buque con tierra serán antiexplosivos, salvo que estén ubicados en un recinto seguro dentro de los alojamientos. Los equipos VHF de radioteléfonos operarán dentro de frecuencias internacionales autorizadas. El sistema de comunicación se mantendrá en buenas condiciones de uso y no debe utilizarse si no se encuentra en perfecto estado.

A.17. ¿Están desconectados de la fuente de poder los cables de los equipos portátiles?

El uso de equipo eléctrico portátil o conductores volantes está prohibido en las zonas peligrosas; los cables de alimentación serán desconectados y retirados de las mismas. Los cables de teléfono para comunicaciones buque/tierra se colocarán fuera de las zonas

peligrosas; si no es posible, se dispondrán en forma tal que queden protegidos y no puedan crear riesgos.

A.18. ¿Están cerradas todas las portas y aberturas del casillaje que dan a la cubierta de tanques?

En los casillajes, las puertas exteriores, ojos de buey, ventanas y escotillas que miran o se hallan cercanas a la zona de tanques, estarán cerradas durante las operaciones de carga, descarga o lavado. Estas aberturas deben ser claramente marcadas.

A.19. ¿Están cerradas las tomas de aire para no permitir el ingreso de vapores de la carga y están desconectados los equipos de aire acondicionado tipo "ventana"?

Los equipos de aire acondicionado y ventiladores que tienen tomas de aire por la zona de carga permanecerán cerrados; los que toman aire del interior de los alojamientos pueden mantenerse en funcionamiento. Los acondicionadores que toman aire por medio de rejillas deben desconectarse de su fuente de energía.

A.20. ¿Se cumplen las exigencias relativas a "No Fumar"?

Sólo se puede fumar a bordo en lugares autorizados por el Capitán; en lugares externos se requerirá autorización del Capitán con acuerdo del Jefe de seguridad de la terminal (En la zona de carga es prohibido). Tal criterio es válido para muelles y adyacencias, excepto edificios especificados por el Jefe de Seguridad de la terminal, bien identificados; no se permitirá fumar en edificios con acceso externo directo.

A. 21. ¿Se cumplen las exigencias sobre fuegos y luces descubiertas?

"Luces descubiertas o fuegos abiertos" incluye llamas, chispas, luces desprotegidas, calderetas y superficies con temperatura igual o mayor que la temperatura mínima de ignición de los vapores generados por los productos operados. Están prohibidos los fuegos abiertos a bordo y dentro de una distancia de 50 metros del buque, excepto que se tenga acuerdo del Jefe de Seguridad de la terminal y del Capitán, y autorización de la P.N.A., cuya fecha y número de disposición se asentarán en "Observaciones".

A.22. ¿Se cuenta con medios alternativos rápidos de acceso y evacuación del buque para los servicios de emergencia?

Estará disponible al menos un medio de acceso/evacuación de emergencia. En la columna "Observaciones" se asentará el tipo de medio (lancha cerrada de evacuación, helicóptero, planchada adicional, etc.).

A.23. ¿Hay suficiente personal a bordo y en tierra para actuar ante una emergencia?

Durante la estadía del buque en la terminal se contará en todo momento, con la cantidad suficiente de personal para actuar ante una emergencia, requiriéndose un acuerdo previo sobre ello.

A.24. ¿Hay una adecuada aislación eléctrica en la conexión buque /tierra?

Existe riesgo de que las corrientes estáticas generadas por las protecciones catódicas puedan producir chispas eléctricas entre las caras de las bridas, cuando se realiza la conexión/desconexión de mangueras o brazos cargadores con el buque. El pasaje de esas corrientes se evitará colocando bridas aisladoras en cada boca de carga del muelle, o a los brazos cargadores metálicos; también intercalando tramos no conductores en las mangueras de descarga. Esta discontinuidad debe verificarse con un tester se comprobará que la manguera se halle en buen estado y sin contactos con partes metálicas externas.

A.25. ¿Se adoptaron medidas que aseguren una suficiente ventilación en la sala de bombas?

Las salas de bombas de los buques deben ser ventiladas mecánicamente y mantenerse los ventiladores funcionando durante toda la operación, garantizando una atmósfera segura en todo el recinto.

A.26. ¿Se verificó que en las proximidades del puerto/terminal/ buque no haya ninguna pérdida de hidrocarburos?

Debe observarse alrededor del buque y en el muelle próximo al lugar de amarre, si se detectan derrames o contaminación producidas por el buque o por fuentes ajenas al mismo. En caso afirmativo es labrará de inmediato la correspondiente denuncia o exposición ante la P.N.A.

A.27. ¿Se determinaron cuáles son los tanques que se van a cargar y/o descargar, y su capacidad?

Estos datos se suministrarán para coordinar las disponibilidades de volúmenes instalados y para prevenir maniobras erróneas en las operaciones, debiendo establecerse acuerdo previo entre buque y terminal.

A.28. ¿Se informó a la terminal si se limpiaron tanques inmediatamente antes de arribar el buque, o si se tiene previsto durante su estadía en la misma?

El adecuado planeamiento de los movimientos del buque y la eficiencia de las operaciones de la terminal, obligan a conocer el programa de trabajo, con el fin de reservar turnos, y coordinar las facilidades de atraque, conexión y capacidades de recepción de residuos.

A.29. ¿Si el buque posee Sistema de Lavado con Crudos, se impuso el personal de la terminal de las características operacionales de dicho sistema?

En caso afirmativo, deberán establecerse medios efectivos de comunicación entre personal responsable de las operaciones de lavado con crudos y el encargado de las otras operaciones, debiendo establecerse acuerdo previo al respecto entre el buque y la terminal.

A.30. ¿Se verificó si el Sistema de Gas Inerte funciona correctamente, acorde a las prescripciones del Manual de Lavado con Crudo?

En caso negativo se suspenderá el lavado hasta lograr que el S.G.I. vuelva a funcionar correctamente.

A.31. ¿Se determinó el Programa de Lavado con crudos?

Cuando el buque tanque desembarque carga en varios puertos (en base a los datos consignados en el Libro Registro de Hidrocarburos), se individualizará qué tanques han de lavarse en esos puertos, incluyendo los que puedan utilizarse para llevar lastre a continuación, y deberán ser lavados antes de la zarpada.

A.32. ¿Se verificó si los procedimientos de lastrado son los indicados en el Manual de Lavado con Crudos?

Deberá verificarse su estricto cumplimiento.

A.33. ¿Se intercambio información sobre facilidades disponibles en el buque y la terminal para enfrentar contingencias y es de mutuo conocimiento el plan correspondiente?

El Jefe de Seguridad de la terminal tendrá establecido un Plan de Contingencia para siniestros contaminantes aprobado por P.N.A., que será puesto en conocimiento del Capitán del buque con anticipación, bajo acuerdo, informando en detalle a los Oficiales de a bordo.

A.34. ¿Se previó certificar los volúmenes de residuos, carga o combustibles embarcados o desembarcados, por parte del buque y la terminal, al finalizar las operaciones?

Tanto el personal del buque como el del puerto o terminal se comprometerán a certificar los volúmenes de residuos, carga y combustible embarcados y desembarcados.

A.35. ¿Se llevan correctamente y al día los Libros Registro de Hidrocarburos (Cubierta y Máquinas)?

Ambos Libros serán llevados minuciosamente, asentando los movimientos de carga, combustible y residuos, maniobras de trasvase, descargas de lastre limpio y separadores, etc., precisando las cantidades y verificando que la suma de éstas no supere la capacidad instalada.

A.36. ¿Se verificó el estado de precintos de válvulas en Salas de Máquinas y de Bombas, con constancia en Libros?

Se dejará constancia en los Libros de Guardia del estado de los precintos colocados por los Inspectores de Prevención de la Contaminación, en salas de máquinas y de bombas. Los Capitanes y Jefes de Máquinas tomarán similar prevención, o bajo acta, al recibir sus cargos. Si el buque es de bandera extranjera y no posee precintos, se expresará en la columna "Observaciones".

A.37. ¿Se cuenta con medios adecuados para combatir un derrame de hidrocarburos a las aguas, y para su recolección o neutralización, acorde a las cantidades operadas?

Los responsables del buque y la terminal acordarán contar con elementos adecuados para combatir un eventual derrame de hidrocarburos o sus derivados y para su recolección o neutralización proporcionales a las cantidades máximas con que pueda operarse en carga o descarga.

A.38. ¿Cuenta la terminal con material y personal aptos para la limpieza de muelles, instalaciones y/o costas, si se produce un evento contaminante?

La terminal debe contar con elementos, materiales y equipos imprescindibles para la limpieza de los muelles, instalaciones, o costas que puedan ensuciarse por un eventual derrame, así como con el personal capacitado para dirigir tales tareas.

A.39. ¿Se exhiben las señales de peligro diurnas y nocturnas?

Se izarán en el mástil del buque las señales internacionales correspondientes.

A.40. ¿Están las válvulas aliviadoras de presión, debidamente taradas, lubricadas y en buen estado de funcionamiento?

Se verificará que las válvulas aliviadoras de la presión de bombeo, para carga o descarga, funcionen correctamente en el rango adecuado a la instalación.

2.3. PLANILLA "B". LISTA DE VERIFICACIONES PARA LA PREVENCION DE LA CONTAMINACION EN OPERACIONES DE CARGA Y DESCARGA DE SUSTANCIAS NOCIVAS LIQUIDAS O SUS MEZCLAS, EN BUQUES TANQUE QUIMICEROS, GASEROS, O BUQUES CON AUTORIZACION DE TRANSPORTE.

B.1. ¿Está el buque amarrado con seguridad?

Ver 2.2. A. 1.

B.2. ¿Está en posición correcta el cabo de remolque de emergencia?

Ver 2.2. A. 2.

B.3. ¿Puede el buque moverse por sus propios medios?

Ver 2.2. A. 3.

B.4. ¿Hay una guardia efectiva de las operaciones en cubierta y adecuada supervisión en el buque y en la terminal?

Ver 2.2. A.4.

B.5. ¿Funciona el sistema de comunicación acordado entre tierra y el buque?

Ver 2.2. A.5.

B.6. ¿Han sido acordados los procedimientos para manipuleo de cargamento, combustible, lastre y residuos?

Los procedimientos se planificarán anticipadamente acordándose entre el buque y la terminal antes de iniciar la operación. Si ésta se modifica o detiene por fuerza mayor se hará constar en "Observaciones". Se tendrá disponible información detallada sobre:

- Las propiedades de las S.N.L. manipuladas, incluyendo si fuera pertinente un certificado de inhibición extendido por el fabricante;
- Los equipos del buque y la terminal;
- La idoneidad de la tripulación y el personal terrestre para efectuar y controlar la operación;
- La máxima presión y flujo que admiten las mangueras y/o brazos cargadores;
- La temperatura ambiente y de la carga, cuando se trate de sustancias solidificantes o de alta viscosidad

Se asentará en "Observaciones" si se presentan restricciones sobre alguno de tales puntos.

B.7. ¿Han sido acordados los procedimientos para parada de emergencia?

Ver 2.2. A.7.. Tendrán acuerdo del buque y la terminal.

B.8. ¿La velocidad de manipuleo de la carga es compatible con el sistema de parada de la maniobra?

La velocidad de manipulación de la carga será compatible con el tiempo de efectivización del sistema de parada utilizado tanto en rutina como en emergencia, para prevenir rebalses debidos a inercia del producto o del sistema, y evitar daños a tuberías o bombas de cargamento.

B.9. ¿Son suficientes y se encuentran en condiciones de uso inmediato los equipos de protección personal y aparatos respiratorios autónomos?

Los equipos respiratorios autónomos y de protección personal estarán en lugares accesibles claramente señalizados, listos para usar y en cantidad acorde a los Códigos de Seguridad para Buques Quimiqueros vigentes. Además, si el Código mencionado lo prescribe, cada tripulante tendrá un equipo respirador para escape de emergencia.

B.10. ¿La vestimenta protectora prevista es adecuada para los productos que se van a manipular?

Los equipos de protección personal cumplirán con los requisitos de aptitud de los Códigos de Seguridad para Buques Quimiqueros para las S.N.L. que se van a manipular.

B.11. ¿Se han establecido las medidas para tratar contactos accidentales con el cargamento?

El buque y la terminal preverán primeros auxilios médicos para un tripulante u operario que tuviera contacto accidental con los productos manipulados, acordando medidas para su traslado y atención médica. El buque tendrá un botiquín conteniendo medicamentos adecuados para los productos a manipular, y una camilla y arneses para izar a un accidentado desde un lugar profundo.

B.12. ¿Se hallan en correctas condiciones de funcionamiento los indicadores y alarmas del sistema de cargamento?

Las alarmas de alto nivel en los tanques de cargamento y sus indicadores visuales y sonoros en la sala de control serán probados antes de iniciar la operación, para verificar su correcto funcionamiento.

B.13. ¿Se hallan en correctas condiciones de funcionamiento el sistema fijo de detección/medición de gases?

El sistema debe ser comprobado y calibrado previo a las operaciones, así como sus alarmas visuales y sonoras en la sala de control.

B.14. ¿Se encuentran accesibles y listos para ser utilizados, los instrumentos portátiles para detección de vapores de los productos a manipularse?

Los instrumentos portátiles de detección y medición de vapores estarán disponibles en las respectivas salas de control, y deben estar adaptados a las S.N.L. que se manipularan, antes de comenzar las operaciones.

B.15. ¿Se dio cumplimiento a la Ordenanza Marítima N° 1-90?

El buque debe cumplir con la "Notificación a Presentar con Antelación a la Entrada/Salida de Buques que Transporten Productos Químicos Líquidos a Granel" (Anexos 3, 5 y 6), obrante en dicha Ordenanza Marítima.

B.16. ¿Están las mangueras y equipos de lucha contra incendio a bordo y en tierra, listos para usarse de inmediato?

Ver 2.2. A.8. Los medios y procedimientos se coordinarán previamente entre buques y terminal, bajo acuerdo.

Los buques cumplirán los requerimientos especificados por el Código de Seguridad para Buques Quimiqueros.

B.17. ¿Las mangueras/brazos de transferencia de producto son aptas para las S.N.L. a operar, se hallan en buenas condiciones y adecuadamente aparejadas?

Ver 2.2. A.9.

B.18. ¿Se verificó que las mangueras de cargamento y combustible no formen seno sobre el espejo de agua, por debajo del nivel del muelle?

Ver 2.2. A.10.

B.19. ¿Están los imbornales tapados y las bandejas colectoras de goteos limpias y en posición correcta, a bordo y en tierra?

Los imbornales y drenajes de cubierta al exterior serán obturados efectivamente antes de iniciar la operación. Las terminales poseerán bandejas colectoras de derrames fijas ubicada debajo de los manifolds, que se vaciarán a instalaciones de recepción de residuos. Los buques cumplirán con los requisitos al respecto especificados por los Códigos de Seguridad para Buques Quimiqueros.

B.20. ¿Están todas las líneas de conexión de carga, cuando no se usan, con sus bridas ciegas colocadas?

Ver 2.2. A.12.

B.21. ¿Están cerradas y trincadas las válvulas de mar, y de descarga sobre la flotación, cuando no se usan?

Ver 2.2. A.13.

B.22. ¿Están cerradas todas las tapas de los tanques de cargamento y de combustible?

Las tapas de tanques se tendrán cerradas herméticamente impidiendo la emisión de gases. Los tanques desgasificados que no reciban carga podrán permanecer con sus tapas abiertas. Los venteos y mediciones cumplirán con los requisitos especificados en los Códigos de

Seguridad para Buques Quimiqueros. El muestreo en sistemas "abierto" y "restringido" se hará con las precauciones del caso.

B.23. ¿Será usado el sistema de venteo de tanques acordado? ¿Cuál es?

Ver 2.2. A.15.

B.24. ¿Son del tipo "aprobado" los equipos portátiles de comunicaciones VHF/UHF?

Ver 2.2. A.16.

B.25. ¿Están desconectados de la fuente de poder los cables de los equipos portátiles?

Ver 2.2. A.17.

B.26. ¿Están cerradas las portas y aberturas de casillaje que dan a la cubierta de tanques?

Ver 2.2. A.18.

B.27. ¿Están cerradas las tomas de aire para no permitir el ingreso de vapores de la carga y están desconectados los equipos de aire acondicionado tipo "ventana"?

Ver 2.2. A.19. Si el sistema de venteo de tanques preguntado en B.23., es hacia tierra a través de un circuito cerrado de manipulación de gases, contestar afirmativo.

B.28. ¿Se cumplen las exigencias relativas a "NO FUMAR"?

Ver 2.2. A.20.

B.29. ¿Se cumplen las exigencias sobre fuegos y luces descubiertas.

Ver 2.2. A.21.

B.30. ¿Se cuenta con medios alternativos rápidos de acceso y evacuación del buque para los servicios de emergencia?

Ver 2. 2. A.22.

B.31. ¿Hay suficiente personal entrenado a bordo y en tierra para actuar ante una emergencia?

Ver 2.2. A.23.

B.32. ¿Hay una adecuada aislación eléctrica en la conexión buque/tierra?

Ver 2.2. A.24.

B.33. ¿Están correctamente identificadas, rotuladas y guardadas las muestras de las S.N.L. que forman el cargamento?

El buque debe poseer muestras repetidas de las S.N.L. que integran la carga, proporcionadas por el fabricante/expedidor, adecuadamente envasadas, identificadas, rotuladas y guardadas en un pañol exclusivo para tal fin, no permitiendo que se mezclen con las pertenecientes a otros cargamentos transportados con anterioridad.

B.34. ¿Funcionan correctamente y están claramente señalizadas las duchas de emergencia y los lavaojos en cubierta?

Se verificará que tales elementos de emergencia estén en buenas condiciones de funcionamiento y correctamente señalizados. La bomba de alimentación de agua de los mismos se mantendrá en servicio durante toda la operación.

B.35. ¿Se determinaron cuáles son los tanques que se van a cargar y/o descargar, y su capacidad?

Ver 2.2. A.27. Se establecerá acuerdo entre el buque y la terminal. El buque dará cumplimiento a las Normas Aplicables a los Procedimientos y Medios para la Descarga de S.N.L., del Anexo II del Convenio MARPOL 73/78.

B.36. ¿Se encuentran correctamente inertizados los espacios, vacíos no destinados a almacenar carga.

Tales espacios integrados por cofferdams, tanques que no recibirán productos, tanques de lastre u otros espacios, se mantendrán inertizados si permanecen cerrados, o ventilados mecánicamente si se mantienen abiertos, dependiendo de controles periódicos de su atmósfera.

B.37. ¿Las bombas de cargamento se encuentran en buenas condiciones y tienen las presiones máximas de trabajo acordadas entre el buque y tierra?

Las bombas de carga de cualquier tipo y disposición que sean estarán en correctas condiciones de funcionamiento, y sus presiones máximas de trabajo no serán superiores a las acordadas entre el buque y la terminal para las operaciones y sus secuencias de bombeo. En buques que posean salas de bombas, se verificará que no existan goteos o fugas por las empaquetaduras.

B.38. ¿Funciona eficientemente el sistema de reachique de residuos ("stripping") de los tanques y tuberías de cargamento?

Este sistema debe funcionar perfectamente a fin de cumplir con las especificaciones que sobre residuos determina al Manual de Procedimientos y Medios del Anexo II al Convenio MARPOL 73-78.

B.39. ¿Se informó a la terminal si se lavaron tanques inmediatamente antes de arribar el buque, o si se tiene previsto durante su estadía en la misma?

Ver 2.2. A.28.

B.40. ¿Se verificó si el Sistema de Gas inerte funciona correctamente acorde a las prescripciones del manual?

En caso negativo se suspenderá la operación hasta lograr que el S.G.I. vuelva a funcionar correctamente. Cuando las cargas o los espacios vacíos deban ser inertizados, habrá provisión suficiente de gas inerte tanto para operación normal como para una emergencia.

B.41. ¿Se verificó si los procedimientos de lastrado aplicados son los que indica el Manual Operacional del buque?

Debe verificarse antes de iniciar las operaciones que se respeten estrictamente las indicaciones del Manual Operacional; si el buque no lo posee, cumplirá con lo especificado en el Manual de Procedimientos y Medios del Anexo II al Convenio MARPOL 73-78.

B.42. ¿Se verificó si funcionan bien las válvulas manuales o automáticas interceptoras de cargamento, y el sistema de accionamiento a distancia de estas últimas?

Las válvulas interceptoras de cargamento deben funcionar correctamente, y estar adecuadamente lubricadas. Se verificará el sistema de accionamiento a distancia incluyendo sus luces "testigo" en la sala de centros.

B.43. ¿Se verificó el estado de precintos de válvulas en Salas de Máquinas y de Bombas, con constancia en Libros?

Ver 2.2. A.36.

B.44. ¿Se cuenta con medios adecuados para combatir un derrame de productos a las aguas y para su recolección o neutralización, acorde a las cantidades operadas?

Los responsables del buque y la terminal acordarán contar con elementos adecuados y personal capacitado para combatir un eventual derrame de productos operados a las aguas, y para su recolección o neutralización, proporcionales a las cantidades máximas operadas.

B.45. ¿Se exhiben las señales de peligro diurnas y nocturnas?

Se izarán en el mástil del buque las señales internacionales correspondientes.

Anexo 1 al Agregado N° 1 a la Ordenanza Marítima N° 1-93.

PLANILLA "A"

**LISTA DE VERIFICACIONES PARA LA PREVENCIÓN DE LA
CONTAMINACIÓN EN OPERACIONES DE CARGA Y DESCARGA DE
HIDROCARBUROS O SUS DERIVADOS**

Nombre del Buque:		Bandera:		
Matrícula o Numeral:		Tipo de Operación:		
Puerto/ Terminal:		-Carga/Descarga-		
Lugar de Atraque:				
Fecha/Hora de Atraque:				
Verificaciones	B u q u e	T P e r i t n o a l	C ó d i g o	Observaciones
A. 1. ¿Está el buque amarrado con seguridad	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	C	(Indicar aquí cuál es el sistema de comunicaciones) (Indicar aquí si hay restricciones sobre la carga, presión, caudal, temperatura, electricidad estática u otras) (Dejar constancia sobre quien se encargará de mantener tal condición)
A.2. ¿Están en posición correcta los cabos de remolque de emergencia?	<input type="checkbox"/>			
A.3. ¿Puede el buque moverse por sus propios medios?			P	
A.4. ¿Hay una guardia efectiva de las operaciones en cubierta y adecuada supervisión en el buque y en la terminal?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	C	
A.5. ¿Funciona el sistema de comunicación acordado entre tierra y buque?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	A	
A.6. ¿Han sido acordados los procedimientos para el manipuleo del cargamento, combustible, lastre y residuos?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	C	
A.7. ¿Han sido acordados los procedimientos para una parada de emergencia	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	A	
A.8. ¿Están las mangueras y equipos de lucha contra incendio a bordo y en tierra, en su posición y listos para usar de inmediato?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	C	
A.9. ¿Están las mangueras/brazos de cargamento y combustible, en buenas condiciones y adecuadamente aparejados?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	A	
A.10. ¿Se verificó que las mangueras de cargamento y combustible no formen seno sobre el espejo de agua, por debajo del nivel del muelle?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	C	
A.11. ¿Están los imbornales efectivamente tapados y las bandejas colectoras de goteos en posición correcta, tanto a bordo como en tierra?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	A	
A.12. ¿Están todas las líneas de conexión de carga y combustible en tierra y a bordo (incluida la de carga de popa) cuando no se usan, con sus bridas ciegas colocadas?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	C	
A.13. ¿Están cerradas y trincadas las válvulas de mar, y de descarga sobre flotación, si no se usan?	<input type="checkbox"/>		A	

RESPONSABLE DEL BUQUE

Nombre y Apellido:

Cargo:

Firma:

Nro. de Libreta de Embarco:

Fecha y Hora:

RESPONSABLE POR EL PUERTO/TERMINAL PLATAFORMA/MONOBOYA ETC.

Nombre y Apellido:

Cargo o Responsabilidad:

Firma:

Nro. Habilitación P.N.A.:

Fecha y Hora:

CODIGO:

"**A**": Aunque los casilleros respectivos de las columnas "Buque" y "Puerto o Terminal" se hayan contestado afirmativamente (x), ambos responsables deben establecer un **acuerdo previo** (rubricado por las dos partes) respecto del modo en que se ejecutará la operación. La conformidad se volcará en la columna "Observaciones".

"**P**": Aunque los casilleros respectivos de las columnas "Buque" y "Puerto o Terminal" se hayan contestado negativamente (-), la operación podrá llevarse a cabo previa **autorización escrita expresa** de la Prefectura Naval Argentina, asentando fecha y número de Disposición en la columna "Observaciones".

"**C**": Significa que los ítems respectivos son los únicos que deberán verificarse antes de las maniobras de carga/descarga de combustible o lubricante para consumo a bordo.

Anexo 2 al Agregado N° 1 a la Ordenanza Marítima N° 1-93.

PLANILLA "B"

**LISTA DE VERIFICACIONES PARA, LA PREVENCIÓN DE LA
CONTAMINACIÓN EN OPERACIONES DE CARGA Y DESCARGA DE
SUSTANCIAS NOCIVAS LIQUIDAS O SUS MEZCLAS, EN BUQUES
TANQUE QUIMIQUEROS, GASEROS O BUQUES CON
AUTORIZACIÓN DE TRANSPORTE**

Nombre del Buque:		Bandera:		
Matrícula o Numeral:		Tipo de Operación:		
Puerto/ Terminal:		-Carga/Descarga-		
Lugar de Atraque:				
Fecha/Hora de Atraque				
Verificaciones	B u q u e	T P e r i t n o a l	C ó d i g o	Observaciones
B.1. ¿Está el buque amarrado con seguridad?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	C	
B.2. ¿Están en posición correcta los cabos para remolque de emergencia?	<input type="checkbox"/>			
B.3. ¿Puede el buque moverse por sus propios medios?	<input type="checkbox"/>		P	
B.4. ¿Hay una guardia efectiva de las operaciones en cubierta y adecuada supervisión en el buque y en la terminal?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	C	
B.5. ¿Funciona el sistema de comunicación acordado entre tierra y el buque?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	C	(Indicar aquí cuál es el sistema de comunicaciones)
B.6. ¿Han sido acordados los procedimientos para el manipuleo del cargamento, combustible, lastre y residuos?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	A	(Indicar aquí restricciones sobre la carga, presión, caudal, temperatura u otras)
B.7. ¿Han sido acordados los procedimientos para una parada de emergencia?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	A	
B.8. ¿La velocidad de manipuleo de la carga es compatible con el sistema de parada de la maniobra?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	C	
B.9. ¿Son suficientes y se hallan en condiciones de uso inmediato los equipos de protección personal y aparatos respiratorios?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	A	(Las especificaciones del C. ;Gr. Q. y del C.I.Q. rigen sólo para el buque)
B-10. ¿La vestimenta protectora prevista se adecua a los productos a manipular?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		(Idem anterior)
B.11. ¿Se han establecido las medidas para tratar contactos accidentales con el cargamento?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	A	
B.12. ¿Funcionan correctamente los indicadores y alarmas del sistema de cargamento?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
B.13. ¿Funcionan correctamente el sistema fijo de detección/medición de gases?	<input type="checkbox"/>			
B-14. ¿Se encuentran accesibles y listos para ser utilizados, los instrumentos portátiles para detección de vapores de los productos a manipularse?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
B.15. ¿Se dio cumplimiento a la Ord. Marít. N°1-90?	<input type="checkbox"/>			
B.16. ¿Están las mangueras y equipos de lucha contra incendio a bordo y en tierra, en su posición y listos para usar de inmediato?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	A	

Verificaciones	B u q u e	T P e u r e m r i t n o a l	C ó d i g o	Observaciones
<p>B.17. ¿Las mangueras/brazos de transferencia de producto son aptas para las sustancias a operar. están en buenas condiciones y adecuadamente aparejadas?</p> <p>B.18. ¿Se verificó que las mangueras de cargamento/combustible no formen seno sobre el espejo de agua, por debajo del nivel del muelle?</p> <p>B.19. ¿Están los imbornales tapados y las bandejas colectoras de goteos limpias y en correcta posición a bordo y en tierra?</p> <p>B.20. ¿Están todas las líneas de conexión de carga, cuando no se usan, con sus bridas ciegas colocadas?</p> <p>B.21. ¿,Están cerradas y trincadas las válvulas de mar y de descarga sobre la flotación, si no se usan?</p> <p>B.22. ¿Están cerradas todas las tapas de tanques de cargamento y combustible?</p> <p>B.23. ¿Será usado el sistema. de venteo de tanques acordado? ¿Cual es?</p> <p>B.24. ¿Son del tipo “aprobado” los equipos de comunicación portátiles VHF/UHF?</p> <p>B.25. ¿Están desconectados de la fuente de poder los cables de los equipos portátiles?</p> <p>B.26. ¿Se cerraron las portas/aberturas de casillaje que dan a cub. de tanques?</p> <p>B.27. ¿Están cerradas las tomas de aire para permitir el ingreso de vapores de la carga y están desconectados los equipos de aire acondicionado tipo "ventana"?</p> <p>B.28. ¿Se cumplen las exigencias relativas a "No Fumar"?</p> <p>B.29. ¿Se cumplen las exigencias sobre fuegos y luces descubiertas?</p> <p>B.30. ¿Hay medios alternativos rápidos de acceso y evacuación del buque, para los servicios de emergencia? ¿Cuáles?</p> <p>B.31. ¿,Hay suficiente personal a bordo y en tierra para actuar en una emergencia</p> <p>B.32. ¿Hay adecuada aislación eléctrica en la conexión buque/tierra?</p> <p>B.33. ¿ Están correctamente identificadas, rotuladas y guardadas las Muestras de S.N.L. del cargamento?</p> <p>B.34. ¿Funcionan bien y están señalizadas las duchas de emergencia y los lavaojos en cubierta?</p> <p>B.35. ¿Se determinaron los tanques que se van a cargar/descargar y su capacidad?</p> <p>B.36. ¿Se encuentran correctamente inertizados los espacios vacíos no destinados a almacenar carga?</p>			<p>C A</p> <p>C A</p> <p>C C A</p> <p>C P</p> <p>A C</p> <p>C</p> <p>A C C A P</p> <p>A C A</p> <p>C A</p>	<p>(Dejar constancia sobre quién se encargará de mantener tal condición)</p> <p>(Indicar aquí sistema acordado)</p> <p>(Indicar aquí origen de la aprobación)</p> <p>(Si el sistema de venteo asentado en B.23. es circuito cerrado de manipulación de gases, contestar afirmativamente)</p> <p>(Acuerdo previo en lugares abiertos)</p> <p>(Asentar aquí cuáles son los medios alternativos)</p>

RESPONSABLE DEL BUQUE

Nombre y Apellido:

Cargo:

Firma:

Nro. de Libreta de Embarco:

Fecha y Hora:

RESPONSABLE POR EL PUERTO/TERMINAL PLATAFORMA/MONOBOYA/ETC.

Nombre y Apellido:

Cargo o Responsabilidad:

Firma:

Nro. Habilitación P.N.A.:

Fecha y Hora:

CODIGO:

"A": Aunque los casilleros respectivos de las columnas "Buque" y "Puerto o Terminal" se hayan contestado afirmativamente (x), ambos responsables deben establecer un **acuerdo previo** (rubricado por las dos partes) respecto del modo en que se ejecutará la operación. La conformidad se volcará en la columna "Observaciones".

"P": Aunque los casilleros respectivos de las columnas "Buque" y "Puerto o Terminal" se hayan contestado negativamente (-), la operación podrá llevarse a cabo previa **autorización escrita expresa** de la Prefectura Naval Argentina, asentando fecha y número de Disposición en la columna "Observaciones".

"C": Significa que los ítems respectivos son los únicos que deberán verificarse antes de las maniobras de carga/descarga de combustible o lubricante para consumo a bordo.