

PÚBLICO

D.G.T.M. Y M.M. ORDINARIO N° 12600/474 Vrs.

COMPLEMENTA Y ACLARA CIRCULAR
D.G.T.M. Y M.M. ORDINARIO N° O-71/034, DE
FECHA 24 DE ENERO DE 2017.

VALPARAÍSO, 20 de noviembre de 2017.

VISTO: lo dispuesto en el Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para Gente de Mar, aprobado por D.S. (RR.EE.) N° 662, de 1987, en su versión enmendada (Convenio STCW); los artículos 1, 5, 91 y 142 del D.L. N° 2.222, de 1978, que sustituyó la Ley de Navegación; los artículos 1, 2, 5, 117, 125 y 126 del D.S. (M.) N° 1, de 1992, que aprobó el Reglamento para el Control de la Contaminación Acuática; el artículo 16 del D.S. (M.) N° 90, de 1999, Reglamento de Formación, Titulación y Carrera Profesional del Personal Embarcado, y la Circular D.G.T.M. y M.M. Ordinario N° O-71/034, de fecha 24 de enero de 2017, aprobada mediante Resolución D.G.T.M. y M.M. Ordinario N° 12.600/ 22 Vrs., de fecha 24 de enero de 2017,

CONSIDERANDO:

- 1.- Que, con fecha 10 de febrero del 2017, se publicó en el Diario Oficial de Chile, extracto de Resolución D.G.T.M. y M.M. Ord. N° 12.600/22 Vrs., de fecha 24 de enero de 2017, que aprobó la Circular D.G.T.M. Y M.M. Ord. N° O-71/034, que establece normas para el otorgamiento del “Certificado de Seguridad de Operación del Terminal Marítimo” que efectúa trasiego de productos líquidos y gaseosos a granel.
- 2.- Que, entre las exigencias dispuestas por la referida Circular Marítima, los terminales marítimos afectos deben contar con una o más personas que desarrollen funciones de Loading Master para controlar que las operaciones de trasiego se desarrollen en forma segura y no se genere a raíz de ellas, una amenaza de daños al medio ambiente.
- 3.- Que, la misma norma, en su Anexo “G”, señala las competencias que deben demostrar quienes cumplan funciones del Loading Master, entre las que se menciona que se debe contar con el Nivel de Gestión de Cubierta, conforme al Convenio STCW.
- 4.- Que, la Sección A-I/1 del Código de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar, que integra el Convenio STCW, define el Nivel de Gestión de Cubierta como el nivel de responsabilidad relacionado con el desempeño de los cargos de Capitán y primer oficial de puente a bordo de un buque de navegación marítima, entendiendo por tales a la persona que tiene el mando de un buque y quien lo sigue en rango dentro de la misma nave y que en caso de incapacidad del Capitán habrá de asumir su mando. A su vez, por “buque de navegación marítima”, se entiende “un buque distinto de los destinados a navegar exclusivamente en aguas interiores o incluidas en aguas abrigadas o en las inmediaciones de estas o de zonas en las que rijan reglamentaciones portuarias”.
- 5.- Que, con el objeto de garantizar adecuadamente la seguridad de las operaciones de trasiego de productos líquidos y gaseosos a granel, se hace necesario especificar que el Nivel de Gestión de Cubierta requerido a quienes pretenden desempeñarse como Loading Master, corresponde al que detentan los Oficiales de la Marina Mercante Nacional facultados para ejercer el mando de naves de hasta

2.000 unidades de arqueo bruto o desempeñar el cargo de primer oficial de cubierta en naves de hasta 3.000 unidades de arqueo bruto, en todo tipo de navegación marítima.

- 6.- Que, sin perjuicio de lo anterior y atendiendo al objeto que la circular que aquí se complementa y aclara, los Oficiales de la Marina Mercante que cumplan con el nivel de gestión especificado en el precedente considerando, deberán haber rendido satisfactoriamente los Cursos Modelo OMI y el “Curso de Formación y Entrenamiento para el Cargo Loading Master”, según corresponda.
- 7.- Que, se eximirá del “Curso de Formación y Entrenamiento para el Cargo de Loading Master” a los Capitanes de Alta Mar y Pilotos Primero que posean un mínimo de tres años de embarco efectivo en buques tanque, siempre que hayan permanecido embarcados al menos un año en esta clase de nave, durante los últimos cinco años y a los que desempeñándose actualmente como Loading Master hayan intervenido en a lo menos 18 operaciones de trasiego durante los últimos dos años, en atención a que la experiencia adquirida a bordo o en el respectivo terminal marítimo, les permite adquirir las competencias que dicho curso pretende proporcionarles.
- 8.- Que, por otra parte, se ha estimado que quienes se encuentren desempeñando labores de Loading Master en los Terminales Marítimos del país, al 10 de febrero de 2017, fecha en que fue publicada en el Diario Oficial la Circular Marítima citada en el considerando primero, podrán seguir ejerciéndolas en la medida que cumplan con las exigencias establecidas en el Anexo “G” de la Circular D.G.T.M. Y M.M. N° O-71/034.
- 9.- Que, con el propósito de que los terminales marítimos afectos a la circular indicada en el considerando primero, implementen las medidas necesarias para preparar y calificar al personal existente o reclutar profesionales en el mercado, para cumplir las funciones de Loading Master, se extenderá al plazo para contar con este profesional hasta el 1° de diciembre de 2019.
- 10.- Que, en la circular que sirve de objeto a la presente resolución, también se requiere que los terminales monoboya cuenten con un Mooring Master, con el objeto de asesorar al Capitán de la nave en lo concerniente a la seguridad de la maniobra, durante el pre – arribo, permanencia y desamarre/desatraque en la interfaz buque – terminal marítimo, quien, conforme al Anexo “G” antes citado, entre otras exigencias, debe contar con el Nivel de Gestión de Cubierta, conforme al Convenio STCW.
- 11.- Que, tal como se hizo respecto del Loading Master, debe especificarse el Nivel de Gestión de Cubierta requerido a quienes pretenden prestar funciones como Mooring Master. Atendidos los conocimientos que quien desee desempeñarse en este cargo debe tener en relación a la maniobra de amarre del buque tanque y las grandes dimensiones que estos pueden llegar a tener, dicho Nivel de Gestión de Cubierta corresponde al que detentan los Oficiales de la Marina Mercante Nacional facultados para ejercer el mando de naves de 3.000 o más unidades de arqueo bruto o desempeñar el cargo de primer oficial de cubierta en naves de cualquier dimensión, en todo tipo de navegación marítima.

12.- Que, además, se han incorporado en la circular indicada en el fundamento primero otras adiciones de naturaleza meramente formal, que tienen como único objeto mejorar su comprensión por parte de los usuarios marítimos,

R E S U E L V O:

1.- **MODIFÍCASE** la Circular D.G.T.M. y M.M. Ord. N° O-71/034, de fecha 24 de enero de 2017, que “Establece normas para el otorgamiento del “Certificado de Seguridad de Operación del Terminal Marítimo” que efectúa trasiego de productos líquidos y gaseosos a granel”, en la forma que a continuación se indica:

a.- Numeral II.- Definiciones, letra H:

Donde dice : Sujeto designado por el terminal marítimo que se desempeña a bordo, asesorando al Capitán de la nave en lo que concierne a la supervisión de la seguridad en el trasiego de productos líquidos y gaseosos a granel, durante el pre – arribo, permanencia y desamarre/desatraque de la nave del terminal marítimo.

Debe decir : Sujeto designado por el terminal marítimo que se desempeña a bordo de la nave, asesorando al Capitán en lo que concierne a la supervisión de la seguridad en el trasiego de productos líquidos y gaseosos a granel, desde que esta arriba al muelle o terminal marítimo hasta el zarpe.

b.- Numeral IV.- Instrucciones, letra A.-: Se elimina el número 9 que indica: “En aquellos terminales marítimos que cuenten con un Loading Master con competencias de Mooring Master indicadas en el Anexo “G”, se podrá prescindir de este último”, y se modifica la numeración subsecuente.

c.- Numeral V.- Entrada en vigencia:

Donde dice : Para la instalación de válvulas breakaway, PERC y conexiones camlock o similares, se debe dar cumplimiento en un plazo de un año desde la entrada en vigencia de la presente circular, al igual que la incorporación de Mooring/Loading Master a las operaciones.

Debe decir : Las válvulas breakaway, PERC y conexiones camlock o similares, deberán estar instaladas y en funcionamiento, el 10 de febrero de 2018, al igual que la incorporación del Mooring Master a las operaciones de los terminales marítimos que corresponda.

Por otra parte, el cargo de Loading Master deberá implementarse antes del 1° de diciembre de 2019.

d.- Anexo “A”.- Manual de Operación del terminal marítimo, Numeral I, letra B.-, número 1:

Donde dice : Descripción de perfiles profesionales asociados a los cargos del personal que interfiere en la operación de la nave, conforme a lo definido por el propio terminal marítimo.

Debe decir : Descripción de perfiles profesionales asociados a los cargos del personal que interviene en la operación de la nave, conforme a lo definido por el propio terminal marítimo.

e.- Anexo "C".- Boyas, monoboyas y sus elementos de fondeo, Numeral I, letra E.-, número 1.- Boyas, letra c:

Donde dice : Cubierta antirresbalante.

Debe decir : Cubierta antideslizante.

f.- Anexo "C".- Boyas, monoboyas y sus elementos de fondeo, Numeral II, letra A.-:

Donde dice : El terminal marítimo debe contar con el Estudio de Dimensionamiento de las boyas, aprobado por la Dirección de Obras Portuarias (DOP).

Debe decir : El terminal marítimo debe contar con el Estudio de Dimensionamiento de las boyas, aprobado por la Dirección de Intereses Marítimos y Medio Ambiente Acuático (DIRINMAR), o por la Dirección de Obras Portuarias (DOP), según corresponda.

g.- Anexo "D".- Documentación requerida en inspección de auditoría, Numeral I, letra E.-:

Donde dice : Estudio de Señalización Marítima vigente, aprobado y su correspondiente documento de aprobación.

Debe decir : Estudio de Señalización Marítima vigente, aprobado y documento por medio del cual se informa que este no cuenta con observaciones.

h.- Anexo "D".- Documentación requerida en inspección de auditoría, Numeral I, letra H.-:

Donde dice : Proyecto de Ingeniería, bitas, duques de alba, defensas y dimensionamiento de las boyas (cuando corresponda) del terminal marítimo, aprobado por la Dirección de Obras Portuarias (DOP) y su correspondiente oficio de aprobación.

Debe decir : Proyecto de Ingeniería, bitas y defensas aprobado por la Dirección de Obras Portuarias (DOP), y estudio de dimensionamiento de las boyas aprobado por la Dirección de Intereses Marítimo y Medio Ambiente Acuático (DIRINMAR), o por la Dirección de Obras Portuarias (DOP), según corresponda.

Junto con los estudios técnicos, se requerirá el documento emitido por la autoridad competente que dé cuenta de su aprobación.

i.- Sustitúyase el Anexo "G".- por el siguiente:

"ANEXO "G"

REQUISITOS, COMPETENCIAS Y FUNCIONES DEL MOORING / LOADING MASTER

I. REQUISITOS Y COMPETENCIAS

A.- Mooring Master

- 1.- Debe exhibir el Nivel de Gestión de Cubierta (definido por el Convenio STCW), correspondiente a los Oficiales de la Marina Mercante Nacional facultados para ejercer el mando de naves de 3.000 o más unidades de arqueo bruto o desempeñar el cargo de primer oficial de cubierta en naves de cualquier dimensión, en todo tipo de navegación marítima.
- 2.- Deberá acreditar un nivel de inglés B1, de acuerdo a estándar del Marco Común Europeo (MCER), presentando la certificación del examen de inglés que le proporcione como mínimo, dicho nivel.

Se encuentran en esta categoría los test Cambridge Preliminary (PET); BEC Preliminary; IELTS Llevel 4; y English TOEFL score 57-86; pudiendo emplearse otros, siempre que cumplan con el requisito de otorgar Nivel B1 MCER.

- 3.- Debe ser capaz de planificar, organizar y supervigilar integralmente todas las actividades y operaciones relacionadas con el amarre y desamarre de la nave en el terminal marítimo, desde el pre – arribo, durante la permanencia y zarpe, de tal manera que ellas se desarrollen en forma segura y no se genere una amenaza de daños al medio ambiente.
- 4.- Debe ser capaz de manejar emergencias, como asimismo tener conocimiento de los elementos de amarre de la nave.
- 5.- Debe ser capaz de brindar una completa y eficiente asesoría al Capitán de la nave en los asuntos que son de su competencia.
- 6.- Las competencias indicadas en los numerales 3, 4 y 5 serán certificadas por el Terminal Marítimo en el cual el Mooring Master presta sus servicios.

B.- Loading Master

- 1.- Sin perjuicio de la necesidad de aprobar los cursos indicados más abajo cuando ello corresponda, debe exhibir el Nivel de Gestión de Cubierta (definido por el Convenio STCW), correspondiente a los Oficiales de la Marina Mercante Nacional facultados para ejercer el mando de naves de hasta 2.000 unidades de arqueo bruto o desempeñar el cargo de primer oficial de cubierta en naves de hasta 3.000 unidades de arqueo bruto, en todo tipo de navegación marítima.

2.- Haber aprobado los siguientes Cursos Modelo OMI, dependiendo del tipo de carga que trasiega el terminal marítimo en el que se va a desempeñar:

a.- Terminales Petroleros/Quimiqueros:

- Curso OMI 1.01 : Formación Básica en Operaciones de Carga de Petroleros y Quimiqueros.
- Curso OMI 1.02 : Formación Avanzada en Operaciones de Carga de Petroleros.
- Curso OMI 1.03 : Formación Avanzada en Operaciones de Carga de Quimiqueros.

b.- Terminales Gaseros:

- Curso OMI 1.04 : Formación Básica en Operaciones de Carga de BT para el Transporte de Gas.
- Curso OMI 1.05 : Formación Avanzada en Operaciones de Carga de BT para el Transporte de Gas Licuado.

Estos cursos deberán haber sido aprobados dentro del plazo de cinco años previos al ejercicio de funciones como Loading Master.

3.- Aprobar el “Curso de Formación y Entrenamiento para el Cargo de Loading Master”, salvo en los casos que se detallan a continuación:

a.- Los Capitanes de Alta Mar y Pilotos Primero que demuestren, a lo menos, tres años de embarco efectivo en buques tanque, en posesión de su título, y que en los últimos cinco años previos a iniciar funciones como Loading Master, hayan permanecido embarcados en buques tanque, al menos un año.

Para los efectos del cómputo de los años de embarco requeridos en el párrafo precedente, se sumarán los años embarcados como Piloto Primero y Capitán de Alta Mar.

b.- Los Capitanes de Alta Mar y Pilotos Primero, que actualmente se desempeñen como Loading Masters y acrediten haber intervenido en un mínimo de 18 operaciones de trasiego de graneles líquidos en instalaciones portuarias nacionales, en un período de 2 años continuos.

4.- Deberá acreditar un nivel de inglés B1, de acuerdo a estándar del Marco Común Europeo (MCER), presentando la certificación del examen de inglés que le proporcione como mínimo, dicho nivel.

Se encuentran en esta categoría los test Cambridge Preliminary (PET); BEC Preliminary; IELTS Level 4; y English TOEFL score 57-86; pudiendo emplearse otros siempre que cumplan con el requisito de otorgar Nivel B1 MCER.

- 5.- No obstante lo indicado en el número 1.-, el personal que a la fecha de publicación en el Diario Oficial de la Circular Marítima O-71/034 (10 de febrero de 2017) se encontraba desempeñando funciones de Loading Master en un Terminal Marítimo nacional - lo que deberá ser informado a la Autoridad Marítima por cada uno de esos terminales - podrá seguir desarrollándolas, en la medida que cumpla con los requisitos indicados en los numerales 2, 3 y 4 que preceden.
- 6.- Debe ser capaz de planificar, organizar y supervigilar integralmente las normas de seguridad de todas las actividades y operaciones relacionadas con el carguío correspondientes en la interfaz nave – terminal marítimo, desde que esta arriba al muelle o terminal marítimo, durante su permanencia y posterior zarpe, de tal manera que ellas se desarrollen en forma segura y no se genere una amenaza de daños al medio ambiente.
- 7.- Debe ser capaz de manejar emergencias, como asimismo tener conocimiento de los elementos de amarre de la nave.
- 8.- Debe ser capaz de brindar una completa y eficiente asesoría al Capitán de la nave en los asuntos que son de su competencia.
- 9.- Debe ser capaz de liderar el funcionamiento seguro, eficiente, fiable y ambiental de la nave en el terminal marítimo.
- 10.- Deberá tener conocimientos o experiencia comprobable, a lo menos, en los siguientes aspectos:
 - a.- Normativa internacional (OMI, OCIMF, ISGOTT, SIGGTO, entre otras).
 - b.- Procedimientos de manejo de carga y descarga de productos líquidos y gaseosos a granel.
 - c.- Planes de emergencias.
 - d.- Planes de seguridad.
- 11.- Las competencias indicadas en los numerales 6, 7, 8, 9 y 10 serán certificadas por el Terminal Marítimo en el cual el Loading Master presta sus servicios.

II. FUNCIONES

A.- Mooring Master:

- 1.- Pre – arribo.
 - a.- Efectuar reunión con el Jefe del Terminal Marítimo, Jefe Sala de Control, Oficial PBIP, personal técnico involucrado que asiste a la nave y otros que se estime conveniente.
 - b.- Revisar el Manual de Operación del Terminal Marítimo, debiendo verificar los cargos y funciones del personal a bordo, remolcador, planes de contingencia, planes de emergencia, plan de carga/descarga, normas de las mejores prácticas de seguridad en la interfaz nave – terminal

marítimo, entre otros. Del mismo modo, tomar conocimiento del Estudio de Maniobrabilidad respectivo y de la Resolución de Habilitación del Puerto.

- c.- Verificar el estado de los elementos de seguridad del terminal marítimo (sector muelle y accesos a la nave), flexibles, válvulas, defensas, bitas, luces, sistemas contra incendio, alarmas, hawsers, cabos, ductos, cadenas, ganchos, barandas, sistemas de telemetrías, comunicaciones, boyarines, escala de acceso, entre otros.
- d.- Verificar el estado y/u operatividad de los elementos de seguridad y maniobras de remolcadores, lanchas de apoyo (winches, tensiómetros, Sistema de Identificación Automática (AIS), carneros, espías, cabos, nivelays, bozas, entre otros).
- e.- Informarse de las condiciones meteorológicas existentes, considerando obligatoriamente los informes y alertas meteorológicas que puedan afectar la seguridad de las maniobras, emitidas por el organismo correspondiente.
- f.- Chequear el estado de las boyas de amarre, ganchos de escape, barandas, luces, entre otras.
- g.- Chequear el estado de las enfilaciones de aproximación y maniobras que se efectúan en el terminal marítimo.

2.- Maniobras de Amarre y Carguío.

- a.- Asesorar al Capitán de la nave, en lo concerniente a la seguridad del amarre de la nave en el terminal marítimo.
- b.- Una vez amarrada la nave, efectuar reunión a bordo con el Capitán, el Primer Piloto, personal técnico involucrado, entre otros, sobre normas de seguridad en la interfaz nave – terminal marítimo, tensión hawsers y conexión de flexibles.
- c.- Chequear las condiciones de seguridad de la conexión de los flexibles en el manifold, tool box, grúas, alambres, cabos, cadenas, drenajes, bandeja de derrames del manifold, válvulas de corte y cierre rápido (tipo camlock o similares).
- d.- Chequear la operatividad del o los remolcadores y lanchas, bollard pull, tensiómetro, comunicaciones, normas de seguridad, según corresponda.
- e.- Verificar que personal de amarradores cuente con el equipo de protección personal.
- f.- Evaluar las condiciones meteorológicas, asesorando oportunamente al Capitán de la nave, en caso de mal tiempo, objeto tomar los resguardos necesarios respecto al uso de remolcadores, espías, entre otras, chequeando medidas preliminares de seguridad, tales como: cierre de estanques, aviso a la Autoridad Marítima, práctico, muelle, agencia, preparación de la nave para el zarpe, entre otras.
- g.- Controlar las comunicaciones en la interfaz nave – terminal marítimo – remolcadores - lanchas de apoyo - nave.

- h.- Supervigilará el sector proa de la nave, debiendo supervisar la seguridad de la conexión/desconexión de los hawsers, estopores, cabos, cadenas, winches, personal marítimo, comunicación, lanchas de apoyo, entre otras.
- i.- Verificar que el remolcador se encuentre en posición y efectuando el trabajo de acuerdo a las órdenes entregadas.
- j.- Verificar permanentemente que el personal a proa se encuentre controlando la tensión de los hawsers y distancia de la monoboya.
- k.- Controlar la tensión de los hawsers con chequeo permanente a través de sistema de telemetría y rondas a proa.
- l.- Mantener comunicación y control permanente con el remolcador (a popa), manteniendo la espía del remolcador como "cabo seco", verificando las tensiones de estas.
- m.- Controlar los balances de la nave, operando el remolcador a popa. Chequear distancias de la popa a puntos críticos cercanas al área de borneo.

3.- Desamarre.

- a.- Asesorar al Capitán de la nave, en lo concerniente a la seguridad de la desconexión flexible, drenajes, grúa, cabos, bozas, cadenas, personal desamarradores, válvulas de corte rápido (camlock), entre otros. Verificar el estado u operatividad de los elementos de maniobra de la lancha, comunicaciones, normas de seguridad, entre otros.
- b.- Mantener comunicaciones entre el terminal marítimo, la nave, los remolcadores y lanchas de apoyo, hasta el término de la maniobra.
- c.- En terminales marítimos monoboya, supervigilará la seguridad de la desconexión y largada de los hawsers a proa de la nave y largada del remolcador a popa.
- d.- Revisar que la escala del práctico y pasarelas se encuentren en condiciones óptimas de seguridad.

B.- Loading Master:

1.- Previo a la recalada de la nave.

- a.- Efectuar reunión con el Jefe del Terminal Marítimo, Jefe Sala de Control, Oficial PBIP, Mooring Master, personal técnico involucrado que asiste a la nave y otros que se estime conveniente.
- b.- Revisar el Manual de Operación del Terminal Marítimo, debiendo verificar los cargos y funciones del personal a bordo, remolcador, planes de contingencia, planes de emergencia, plan de carga/descarga, normas de las mejores prácticas de seguridad en la interfase buque-terminal, entre otros. Conocimiento del Estudio de Maniobrabilidad respectivo y de la Resolución de Habilitación del Puerto.

- c.- Verificar el estado de los elementos de seguridad del terminal marítimo (sector muelle y accesos a la nave), flexibles, válvulas, defensas, bitas, luces, sistemas contra incendio, alarmas, hawsers, cabos, ductos, cadenas, ganchos, barandas, sistemas de telemetrías, comunicaciones, boyarines, escala de acceso, entre otros.
- d.- Informarse de las condiciones meteorológicas existentes, considerando obligatoriamente los informes y alertas meteorológicas que puedan afectar la seguridad de las maniobras, emitidas por el organismo correspondiente.

2.- Maniobras de Carguío.

- a.- Asesorar al Capitán de la nave, en lo que concierne a la seguridad de las operaciones de trasiego según Normas Nacionales e Internacionales (OMI, MARPOL, OCIMF, entre otras).
- b.- Asegurar y monitorear las operaciones y las buenas prácticas de seguridad, en la interfaz nave – terminal marítimo, planes de contingencia, planes de emergencia, entre otros.
- c.- Efectuar pruebas de comunicaciones entre la nave, el terminal marítimo y lanchas de apoyo.
- d.- Efectuar reunión a bordo con el Capitán de la nave, el Primer Piloto y personal técnico involucrado, sobre normas de seguridad en la interfaz nave – terminal marítimo, conexión de los flexibles, como asimismo, las normas de seguridad indicadas en el Manual de Operación del Terminal Marítimo.
- e.- Chequear la Lista de Seguridad de la nave – terminal marítimo “Safety Check List”, según normas Nacionales e Internacionales (OMI, MARPOL, OCIMF, entre otras).
- f.- Chequear las condiciones de seguridad de la conexión de los flexibles en el manifold, tool box, grúas, alambres, cabos, cadenas, drenajes, bandeja de derrames del manifold, válvulas de corte y cierre rápido (tipo camlock o similares).
- g.- Al inicio de la carga/descarga, verificar los procedimientos de emergencia, normas del terminal marítimo y protocolos a bordo, considerando características propias de la carga, conforme a lo establecido en el Código IMDG.
- h.- Monitorear el cumplimiento de las condiciones de seguridad durante el trasiego, conforme a las recomendaciones técnicas y normas nacionales e internacionales (OMI, MARPOL, OCIMF, entre otras).
- i.- Efectuar rondas aleatorias al sistema de trasiego, constatando que no exista combustible al costado de la nave, con el propósito de detectar derrames, debiendo activar el plan de emergencia en caso necesario, solicitando los apoyos correspondientes al terminal marítimo y a la Autoridad Marítima.
- j.- Chequear, durante las operaciones de carga/descarga, la seguridad en la interfaz nave – terminal marítimo, plan de carga/descarga,

presiones/flujo, entre otras, conforme a normas y recomendaciones internacionales (OMI, ISGOTT, SIGTTO, entre otras), según corresponda.

- k.- Chequear permanentemente la seguridad en cubierta respecto a las fases críticas de la carga/descarga, cambio de estanques, llenados, gases, presiones críticas, lastres, trasvasijos, lavados, barridos estanques, procesos con gas inerte, preparación estanques en naves gaseras, sistemas relicuación, presión estanques, según manuales de operación, entre otros.
- l.- Controlar que el Primer Piloto de la nave, verifique las mediciones de los gases inflamables en cubierta.
- m.- Revisar que la escala del práctico y pasarelas se encuentren en condiciones óptimas de seguridad.
- n.- Evaluar las condiciones meteorológicas, asesorando oportunamente al Capitán de la nave, en caso de mal tiempo, objeto tomar los resguardos necesarios respecto al uso de remolcadores, espías, entre otras, chequeando medidas preliminares de seguridad, tales como: cierre de estanques, aviso a la Autoridad Marítima, práctico, terminal marítimo, agencia, preparación de la nave para el zarpe, entre otras.

3.- Desamarre.

- a.- Coordinar con el Primer Piloto, las actividades relacionadas con el cierre de estanques, presiones y gases, objeto efectuar una maniobra segura de zarpe.
- b.- Asesorar al Capitán de la nave en la seguridad de la desconexión de los flexibles, tool box, grúas, alambres, cabos, drenajes, bandeja de derrames del manifold, válvulas de corte y cierre rápido (tipo camlock o similares)."

- 2.- **ANÓTESE** y comuníquese al Depto. Jurídico D.G.T.M. y M.M. (Div. Rgltos. y Public. Marít.), para que efectúe las modificaciones señaladas y su posterior publicación en el Diario Oficial e Intranet.

FIRMADO

GUILLERMO LÜTTGES MATHIEU
CONTRAALMIRANTE
DIRECTOR GENERAL

DISTRIBUCIÓN:

- 1.- DGTM. Y MM. (DEPTO. JURÍDICO).
- 2.- D.S.O.M.
- 3.- ARCHIVO.