



## INSTRUCCIÓN DE SERVICIO 03/2022 POR LA QUE SE DETERMINAN LAS CONDICIONES MÍNIMAS DE SEGURIDAD Y PREVENCIÓN DE LA CONTAMINACIÓN QUE DEBERÁN CUMPLIR LAS GABARRAS O BUQUES PARA EL SUMINISTRO DE BUNKER EN PUERTO Y MAR TERRITORIAL.

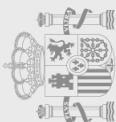
Las operaciones de suministro de combustible en aguas portuarias mediante gabarras o buques de suministro a los buques surtos o amarrados en las mismas constituyen una actividad tradicional de gran relevancia en los puertos españoles.

Esta actividad comporta importantes riesgos para la seguridad marítima y para la integridad del medio marino. Así se pone de manifiesto cuando se analiza la operativa de esta actividad, que comprende la operación de carga de las unidades de suministro, su navegación con el combustible, el considerable número de maniobras diarias, la maniobra de abarloadamiento al costado del buque receptor, la operación de suministro, el desabarloadamiento y el regreso de la gabarra o buques de suministro a su base.

Ha de tenerse en cuenta la entrada en vigor del Reglamento (UE) 2017/352 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de febrero de 2017, por el que se crea un marco para la prestación de servicios portuarios y se adoptan normas comunes sobre la transparencia financiera de los puertos. Con esta norma, el servicio de suministro portuario de combustible adquiere la condición de "Servicio Portuario", tal como viene recogido en el artículo 108 del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre (en adelante TRLPEMM) y, en concreto, del tipo técnico náutico en conjunto con los servicios de practicaaje, remolque y amarre y desamarre portuario.

El artículo 266 TRLPEMM establece que:

4. El capitán marítimo, con sujeción a las instrucciones emanadas de la Dirección General de la Marina Mercante, ejercerá la dirección, organización y control de todos los servicios de la Capitanía Marítima, así como, entre otras, las siguientes funciones:
  - d. La fijación por razones de seguridad marítima de los criterios que determinen las maniobras, incluido el atraque, a realizar por buques que porten mercancías peligrosas o presenten condiciones excepcionales.
  - e. La disponibilidad por razones de seguridad marítima de los servicios de practicaaje y remolque en aguas situadas en zonas en las que España ejerza soberanía, derechos soberanos o jurisdicción.
  - f. La dirección y control organizativos de la función inspectora de los buques civiles españoles, de los que se hallen en construcción en España, de los





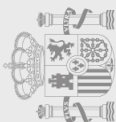
extranjeros en casos autorizados por los acuerdos internacionales y de las mercancías a bordo de los mismos, especialmente de las clasificadas internacionalmente como peligrosas, así como de los medios de estiba y desestiba en los aspectos relacionados con la seguridad marítima.

- g. Y en general, todas aquellas funciones relativas a la navegación, seguridad marítima, salvamento marítimo y lucha contra la contaminación del medio marino en aguas situadas en zonas en las que España ejerza soberanía, derechos soberanos o jurisdicción, salvo en los casos de contaminación que se produzca en la zona de servicio de los puertos, que corresponde a las Autoridades Portuarias, con las que tendrán un deber de especial colaboración en esos supuestos.

Por todo lo anterior, se considera necesario enumerar los requisitos mínimos de seguridad que los buques de suministro deberían cumplir. Estos requisitos derivan de las reglas de los convenios internacionales sobre seguridad marítima, prevención de la contaminación procedente de los buques, líneas de carga, responsabilidad civil, y demás normas que les resulten de aplicación. La ponderación de estos requisitos se sujeta al criterio de los capitanes marítimos, que también tendrán en cuenta las características concretas de cada puerto y su inclusión en los correspondientes pliegos portuarios. De esta forma, se procurará minimizar los riesgos descritos, así como aquellos otros específicos que pudieran surgir de forma concreta en un puerto, permitiendo así realizar las operaciones en las mejores condiciones de seguridad.

Los siguientes requisitos de seguridad se han dividido en cuatro grupos, siendo estos los siguientes:

1. Requisitos de carácter administrativo.
2. Requisitos operacionales.
3. Requisitos técnicos.
4. Otros requisitos.





## 1. Requisitos de carácter Administrativo.

- a. **Bandera de las gabarras o buques de suministro.** En aplicación del artículo 4.3 del Reglamento (UE) 2017/352, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de febrero de 2017, por el que se crea un marco para la prestación de servicios portuarios y se adoptan normas comunes sobre la transparencia de los puertos, los buques conservarán el pabellón de un Estado miembro de la Unión Europea mientras se dediquen a las actividades de tráfico interior previstas, o a cualquier otra actividad de cabotaje marítimo en aguas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción, tal como este tipo de navegación se define en el Reglamento (CEE) número 3577/1992 del Consejo, de 7 de diciembre de 1992, por el que se aplica el principio de libre prestación de servicios a los transportes marítimos dentro de los Estados miembros.
- b. **Despacho de las gabarras o buques de suministro.** La gabarra o buque de suministro estará sujeta a los procedimientos de despacho de buques establecidos, por lo que deberá contar con todos los certificados y resto de documentación obligatoria de acuerdo con los convenios internacionales y demás normas aplicables, en vigor.
- c. **Régimen de inspecciones.** Las gabarras o buques de suministro, según su caso, estarán sujetos a las inspecciones y controles previstos en el Real Decreto 1837/2000, de 10 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento de inspección y certificación de buques civiles y el Real Decreto 1737/2010, de 23 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento por el que se regulan las inspecciones de buques extranjeros en puertos españoles.
- d. Cuando un buque de bandera extranjera que tenga concedida alguna exención, dispensa o equivalencia, de acuerdo a lo establecido en algún convenio internacional del que España sea Parte y desee operar en un puerto español, deberá obtener previamente el acuerdo de la Administración española para poder operar con esas exenciones, dispensas o equivalencias otorgadas por su Administración.





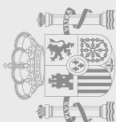
## 2. Requisitos técnicos.

- a. Independientemente de su porte, las gabarras o buques de suministro serán de doble casco, tal como se define en el Reglamento (UE) número 530/2012 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de junio de 2012, relativo a la introducción acelerada de normas en materia de doble casco o de diseño equivalente para petroleros de casco único (Diario Oficial de la Unión Europea de 30 de junio de 2012).
- b. Las gabarras o buques de suministro estarán certificados por su Estado de bandera como aptos para la navegación marítima.
- c. Las gabarras o buques de suministro deben acreditar una maniobrabilidad suficiente para ejecutar la aproximación y abarloomiento con seguridad. Los responsables de las gabarras o buques de suministro informarán a la Capitanía Marítima acerca del tiempo necesario para pasar de toda avante a toda atrás. Serán igualmente capaces de realizar paradas de emergencia (*crash stop*) y los sistemas de paso variable de las hélices dispondrán de dos fuentes de energía para su control.
- d. La disposición de los tubos de aireación de tanques será tal que impida la descarga directa a la mar en el caso de reboses.
- e. Los escapes de los motores propulsores y auxiliares dispondrán de medios apaga-chispas.
- f. El bulbo de proa, si existe, no se extenderá más a proa que el castillo o extremo de proa del buque, con el fin de minimizar los daños bajo la flotación en caso de abordaje.
- g. La disposición de la cubierta y de la plataforma del colector de conexión de suministro (bandeja del manifold), serán aptas para contener posibles derrames; la altura del trancañil o del perfil de cero longitudinal será la indicada por OCIMF con el fin de prevenir derrames de hidrocarburos al mar; los imbornales estarán dotados con medios de sellado eficientes.
- h. Los buques de suministro no dispondrán de tanques sobre cubierta, ni siquiera para residuos de la carga (slops). En el supuesto de buques con tanques preexistentes, se procederá a su vaciado, desgasificado y sellado para impedir el uso de los mismos. En el supuesto de gabarras de suministro LNG, la aceptación de tanques en cubierta, será objeto de un estudio específico por parte de la Capitanía Marítima.





- i. Los espacios de trabajo sobre cubierta y en el área del colector de conexión de suministro (manifold) serán lo suficientemente diáfanos para permitir el movimiento cómodo del personal en caso de emergencia. La pasarela de cubierta deberá mantenerse en perfecto estado de conservación y sin obstáculos.
- j. Las válvulas en líneas que atraviesen mamparos de tanques deberán poder accionarse, además de remotamente, de forma manual. La disposición de los ramales de aspiración de las bombas de descarga será tal que permita evitar escoras durante la operación.
- k. Las mangueras de suministro serán inspeccionadas, probadas y certificadas al menos una vez al año. No se usarán mangueras cuyo certificado no esté en período de validez, o que presenten signos de deterioro.
- l. Deberán proveerse al menos, dos paradas de emergencia de las bombas de descarga, una en el manifold y otra en el control de carga del buque de suministro. Además, se dispondrá de un mando de parada a distancia de las bombas, que se entregará al buque receptor. Se recomienda se incluya la recepción del citado mando en lista de comprobación a rellenar entre ambos buques.
- m. El buque de suministro dispondrá de alarmas de alto nivel y sonda continua automática en los tanques de carga.
- n. Los suspiros de los tanques de carga deberán estar situados cerca de crujía.
- o. Existirán a bordo al menos dos detectores de interfaz agua – hidrocarburos calibrados y certificados (UTI), un termómetro aprobado según estándar ASTM (American Society for Testing and Materials) y una copia de la última certificación de las tablas de calibración de tanques.
- p. Se recomienda la instalación de un circuito cerrado de televisión (CCTV) que facilite una amplia visión del costado y cubierta del buque de suministro.
- q. Se instalarán alarmas de detección de hidrocarburos en tanques de lastre u otro medio alternativo, y se registrarán los casos en que dicha alarma se active. Si el buque no dispone de estas alarmas, se llevará un registro de medición de gases antes de llevar a cabo operaciones de lastre. Se





acepta como medio alternativo a las alarmas de detección de hidrocarburos la disposición de una tapa de fácil acceso al tanque que permita efectuar comprobaciones visuales y el uso de un equipo portátil de medición de las concentraciones de gases y vapores inflamables (explosímetro).

- r. En el caso de que la refinería/terminal/puerto disponga de los medios necesarios para la recogida de gases, la gabarra instalará una tubería de recuperación de gases, a más tardar, en la siguiente inspección de renovación del certificado IOPP del Anexo I del Convenio MARPOL.
- s. Se recomienda la instalación de un contador másico de caudal.
- t. Se dispondrá de ordenador de carga y estabilidad.





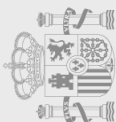
### 3. Requisitos operacionales.

- a. En relación con la exención genérica sobre el uso del servicio de practica que gozan los servicios portuarios, recogida en el artículo 126.2 del TRLPEMM, y salvo indicación en contra expresa de la Capitanía Marítima por razones de seguridad marítima, esta le será de aplicación a las gabarras y buques de suministro dedicados a esta actividad, no obstante, se podrán imponer ciertos requisitos para la obtención de la misma como la capacidad de comunicación en español del capitán del buque o aquellas otras que la Capitanía Marítima estime.
- b. Tanto los buques de suministro como los receptores del combustible tendrán sistemas de gestión de la seguridad aprobados, de conformidad con las disposiciones del Capítulo IX del Anexo al Convenio Internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974, en su redacción vigente. Entre los procedimientos de ambos sistemas se encontrará expresamente el de suministro o toma de combustible mediante un buque de suministro, cuyo conocimiento por parte de la tripulación y efectiva puesta en práctica podrá ser verificada en cualquier momento por el Servicio de Seguridad e Inspección Marítima de la Capitanía Marítima.
- c. Se mantendrá un registro de las listas de comprobación y demás documentos relativos a cada operación de suministro. Tal registro podrá ser verificado en cualquier momento por la Capitanía Marítima.
- d. La tripulación del buque de suministro será suficiente para atender durante la operación de manera simultánea el gobierno del buque y la propia operación de suministro, debiendo dedicar al control de esta última al menos a dos personas.
- e. Dispondrán de un plan de emergencia de a bordo en caso de contaminación por hidrocarburos (SOPEP) aprobado de conformidad con lo dispuesto en la Regla 37 del Anexo I del Convenio MARPOL 73/78 en su redacción vigente.
- f. En caso de observarse derrames al mar o simplemente sobre la cubierta, la gabarra de suministro informará inmediatamente al Centro de Coordinación de Servicios del Puerto.
- g. Las operaciones de suministro se llevarán a cabo respetando hasta donde sea posible las recomendaciones de la guía "Ship to Ship Transfer Guide (Petroleum)" publicada por ICS/OCIMF (International Chamber of Shipping/ Oil Companies International Marine Forum).



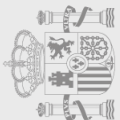


- h.** Los buques y gabarras de suministro llevarán a bordo el material de lucha contra la contaminación (absorbente; de recogida; barreras, etc.) que determine la Autoridad Portuaria en los pliegos de condiciones correspondientes.
- i.** Las operaciones de suministro solo se llevarán a cabo en condiciones de viento y mar aceptables que serán definidas por la Capitanía Marítima, en función de las características técnicas del buque de suministro, del lugar donde ha de tener lugar la operación y demás variables que influyen en su seguridad. El capitán del buque de suministro se abstendrá de realizar la operación o, en su caso, abortará la misma, cuando juzgue que las condiciones de viento y mar rebasan los límites que cabría considerar seguros para el buque bajo su mando.
- j.** El buque de suministro deberá disponer de una copia de la última edición de la Guía Internacional de Seguridad para Petroleros y Terminales (International Safety Guide for Oil Tankers & Terminals – ISGOTT) publicada por la International Chamber of Shipping (ICS); Oil Companies International Marine Forum (OCIMF) e International Association of Ports and Terminals.
- k.** A excepción de las válvulas del manifold, que podrán ser exclusivamente manuales, el resto deberán poder operarse remotamente desde un control de carga que estará protegido de la intemperie y de caídas de material desde el buque receptor, sin perjuicio de que, durante las operaciones de carga/descarga, el topeo final deberá hacerse manualmente. Se evitará presurizar válvulas motorizadas.
- l.** El buque de avituallamiento deberá utilizar tanques, líneas y mangueras para los diferentes tipos de combustible, con el fin de garantizar su calidad.
- m.** Para la realización de la maniobra de abarloadamiento y durante el tiempo que dure el trasvase del combustible, se dispondrá de defensas adecuadas tipo Yokohama o similares; los buques de suministro no tendrán partes sobresalientes de la manga como podrían ser los alerones del puente de navegación, que pudieran poner en riesgo la maniobra o su integridad estructural o la del receptor; asimismo, en el caso de que se realicen operaciones nocturnas, ambos buques dispondrán de iluminación suficiente en sus costados y, especialmente, en el área del manifold del buque de suministro y en la toma de combustible del receptor.





- n. Los medios de amarre serán adecuados para evitar rozaduras y el deterioro prematuro de las estachas, y permitirán ejecutar las maniobras de abarloadamiento y desabarloadamiento con facilidad. Se utilizarán preferentemente rolines San Lorenzo en lugar de aquellos tipo Panamá.
- o. De conformidad con el Real Decreto 253/2004, de 13 de febrero, por el que se establecen medidas de prevención y lucha contra la contaminación en las operaciones de carga, descarga y manipulación de hidrocarburos en el ámbito marítimo y portuario, se elaborará una memoria de lucha contra la contaminación que deberá ser aprobada por la Autoridad Portuaria.
- p. En los supuestos de suministro a buques portacontenedores y mientras estén operando en la terminal, con el fin de evitar que los tripulantes tengan que operar permanentemente en cubierta, se dispondrá de una sala de control de carga protegida de la caída de contenedores y demás equipos de trincaje de los mismos, que podrá estar integrada en la superestructura del buque. Además, el buque de suministro dispondrá de un sistema remoto de apertura y cierre de válvulas de carga operado desde la sala de control, excepto las válvulas del manifold, que podrán ser manuales. Tanto el sistema de control de sondas, niveles y temperaturas de tanques, como la operación de las bombas de descarga se deberán realizar desde dicha sala de control. Recomendándose a su vez la instalación de cámaras de TV (CCTV) para vigilar la cubierta del Buque.





#### 4. Otros requisitos.

- a. A criterio del capitán marítimo, atendiendo a las especiales características de las operaciones que se llevan a cabo en el puerto de su competencia, este podrá establecer aquellos requisitos que considere oportunos para garantizar la seguridad de las operaciones de suministro de combustible dentro del ámbito portuario, siempre motivadamente y previa audiencia de los interesados.

Con carácter general, el cumplimiento de la Instrucción estará ligado a la inspección de renovación del Certificado Internacional de Prevención de la Contaminación por Hidrocarburos (Certificado IOPP) en virtud del Anexo I del MARPOL o 18 meses, lo que más tarde ocurra. En todo caso, se deja abierta la posibilidad de otorgar exenciones a los buques existentes, caso a caso, tras justificar la empresa adecuadamente, la seguridad de la operativa.

En Madrid, a la fecha de la firma electrónica

**EL DIRECTOR GENERAL**

**Benito Núñez Quintanilla**

