

ANAVE – Circular de Régimen Interior

Madrid, 4 de abril de 2022
Ref: SMA 5/2022/AB

Asunto: Reunión sobre la Instrucción de Servicio de aplicación a las gabarras – Mañana martes 5 de abril (12:00 a 13:00 horas)

Muy Sres. nuestros:

Como continuación de la circular [SMA 4/2022/AB](#) sobre el tema del asunto, les confirmamos que la reunión para analizar el impacto de la Instrucción de Servicio de la DGMM 3/2022, que establece las condiciones mínimas de seguridad y prevención de la contaminación que deberán cumplir las gabarras, se celebrará **mañana martes, 5 de abril, en horario de 12:00 a 13:00 horas**.

Hemos incluido en el mismo texto de la Instrucción los comentarios que hemos recibido de las empresas (sombreado en rojo y azul) a varios requisitos técnicos de la misma para analizarlos mañana en la reunión (ver **Anexo**).

El enlace para unirse a la reunión es el siguiente:

<https://us06web.zoom.us/j/86861033455>

ID de reunión: 868 6103 3455

Muy atentamente,

Elena Seco
Directora General

-----<<<
Confidencialidad: La información contenida en esta circular es confidencial y va dirigida exclusivamente a las empresas navieras asociadas a ANAVE para su uso interno. La copia o distribución pública, incluso por parte de las propias empresas asociadas, está en principio prohibida, salvo autorización expresa de ANAVE. En particular, queda expresamente prohibida la difusión de esta información por medios de comunicación pública escritos o electrónicos. Si por error recibe este e-mail se ruega su comunicación al remitente y su inmediata destrucción, no debiéndose enviar a otro destinatario.

Confidentiality: The information contained in this message is confidential and addressed to ANAVE's member companies for their internal use only. Any dissemination or copying of this information, even by the member companies is in principle prohibited, unless expressly authorised by ANAVE. In particular, it is strictly forbidden the publication of this information by public media, either written or electronic. If you receive this message by error then you may not copy or deliver this message to anyone, but please destroy this message and notify us immediately.

Advertencia de seguridad: Este mensaje ha sido comprobado por un sistema antivirus interno y externo regularmente actualizado. En todo caso, compruebe que todos los mensajes que recibe son filtrados por su propio sistema de seguridad antes de su apertura.

Security warning: This email has been scanned for viruses by our regularly updated email security systems but, in accordance with good computer practice, please ensure that all messages received are checked by your own security systems before opening.

>>>-----

**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.**

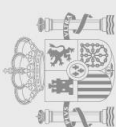
Las operaciones de suministro de combustible en aguas portuarias mediante gabarras o buques de suministro a los buques surtos o amarrados en las mismas constituyen una actividad tradicional de gran relevancia en los puertos españoles.

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





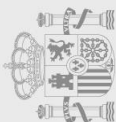
extranjeros en casos autorizados por los acuerdos internacionales y de las mercancías a bordo de los mismos, especialmente de las clasificadas internacionalmente como peligrosas, así como de los medios de estiba y desestiba en los aspectos relacionados con la seguridad marítima.

- 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:

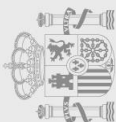
1. Requisitos de carácter administrativo.
2. Requisitos operacionales.
3. Requisitos técnicos.
4. Otros requisitos.





1. Requisitos de carácter Administrativo.

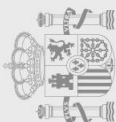
- a. **Bandera de las gabarras o buques de suministro.** En aplicación del artículo 4.3 del Reglamento (UE) 2017/352, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de febrero de 2017, por el que se crea un marco para la prestación de servicios portuarios y se adoptan normas comunes sobre la transparencia 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 obuque 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 abarloamiento con seguridad; entre otras, se admite una configuración de dos ejes con dos timones más hélice de maniobra a proa. Otras configuraciones serán objeto de estudio por parte del Servicio de Seguridad e Inspección de la Capitanía Marítima correspondiente. 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; el trancañil será de altura adecuada o dispondrá de un perfil de acero longitudinal de altura suficiente para 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):**
- **Aclaración de a qué tipos de tanques se está haciendo referencia. ¿Son tanques de FO/MGO o también se aplica a tanques de GNL en cubierta?**
 - **En el caso de disponer de estos tanques en cubierta, ¿se podrían inhabilitar sellándolos o clausurándolos de algún modo o habría que desmontarlos del buque? Si obligan a desmontar estos tanques, se puede dar el caso de un buque al que se le acaba el flete y si quiero volver a operarlo (por ejemplo en el caso de un quimiquero), la empresa tendría que volver a montar estos tanques en cubierta, lo que supondría un coste y tiempo importantes para volver a tener el buque operativo.**
 - **Una empresa informa que este punto ha sido sugerido por la Capitanía Marítima de Algeciras, debido a las caídas de contenedores sobre los buques de suministro. Se han producido varios accidentes de este tipo, cayendo el contenedor en una zona en la que sólo sufrieron daños las tuberías y la cubierta principal (sin daños personales). Si los tanques están protegidos por alguna superestructura o bajo una pasarela, si lo aprueban, la única condición que podrían poner es que no se de suministro a buques en las terminales de contenedores cuando estos se encuentren operando. También pide que se tenga monitorización de los contadores para que no haya ningún tripulante en cubierta cuando se estén haciendo estas operaciones.**
- 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.**



MINISTERIO
DE TRANSPORTES,
MOVILIDAD Y
AGENDA URBANA

SECRETARÍA DE ESTADO DE
TRANSPORTES, MOVILIDAD Y
AGENDA URBANA

SECRETARÍA GENERAL DE
TRANSPORTES Y MOVILIDAD

DIRECCIÓN GENERAL
DE LA MARINA MERCANTE

k. Las mangueras de suministro serán inspeccionadas, probadas y certificadas al menos una vez al año por parte de la sociedad de clasificación u organización reconocida por la UE de acuerdo a lo establecido en la Directiva 2009/15/CE en la que el estado de bandera hubiera delegado. No se usarán mangueras cuyo certificado no esté en período de validez, o que presenten signos de deterioro:

- Las empresas realizan estas inspecciones con talleres que hacen estas tareas desde hace años. Las SSCC no tiene medios propios para hacer estas inspecciones, por lo que si la inspección tiene que verificarla la SSCC, lo único que haría es cobrar a la empresa por ver como hace esta tarea el taller. Solución: que la DGMM elabore un listado de empresas autorizadas u homologadas para hacer estas inspecciones.

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 orientados hacia 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. En el caso de no disponer de mandos para realizar la maniobra en los alerones, deberán instalar un circuito cerrado de televisión (CCTV) que facilite una amplia visión del costado:

- Una empresa informa que se les obligó a instalarlo en uno de los buques y en la práctica no se usa. Debido a las reducidas dimensiones de las gabarras, no parece razonable que se haga instalar este equipo como si se tratara de un crucero, por ejemplo.





- q. Se instalarán **alarmas de detección de hidrocarburos** en tanques de lastre **u otro medio alternativo**, y se llevará un **registro diario de gases**, comprobándose antes de deslastrar, la no existencia de carga en ellos:
- Pedir que se defina cuál es el medio alternativo. ¿Aceptarían mirillas para comprobación visual como medio alternativo?
 - ¿El registro obligatorio de gases puede ser semanal en lugar de diario?
- r. Se instalará una **tubería de recuperación de Gases**:
- Algunas refinerías no disponen de este sistema con lo cual no están preparadas para efectuar la recuperación de dichos gases y sin embargo obligan a la gabarra a instalarlo.
 - Si la terminal no puede realizar la recuperación de los gases, no tiene sentido que las empresas gasten dinero y tiempo en instalarlo.
 - Este punto lo comentó una empresa con la Capitanía a raíz del primer borrador que se circuló. La Capitanía entiende que hoy en día no se puede aplicar, ya que ni las Refinerías (CEPSA) ni terminales privadas EXOLUM, TEPESA, EVO, etc., disponen de conexión para la recogida de vapores de gases.
- s. Se instalará un **contador másico de caudal**:
- Este sistema tiene un alto coste según nos ha informado una empresa.
 - En buques que ya están operando con otro tipo de contadores, no es algo que debiera ser obligatorio. Si el fletador admite otro tipo de contador, no entendemos que sea un elemento que pueda tener un peligro de derrame, es únicamente un requisito de calidad con el cliente.
 - Una empresa entiende que esta medida es necesaria para la buena práctica del negocio.
- t. Se dispondrá de ordenador de carga y estabilidad.



MINISTERIO
DE TRANSPORTES,
MOVILIDAD Y
AGENDA URBANA

SECRETARÍA DE ESTADO DE
TRANSPORTES, MOVILIDAD Y
AGENDA URBANA

SECRETARÍA GENERAL DE
TRANSPORTES Y MOVILIDAD

DIRECCIÓN GENERAL
DE LA MARINA MERCANTE

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 los 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).





**MINISTERIO
DE TRANSPORTES,
MOVILIDAD Y
AGENDA URBANA**

**SECRETARÍA DE ESTADO DE
TRANSPORTES, MOVILIDAD Y
AGENDA URBANA**

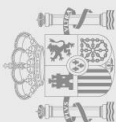
SECRETARÍA GENERAL DE
TRANSPORTES Y MOVILIDAD

DIRECCIÓN GENERAL
DE LA MARINA MERCANTE

- 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.

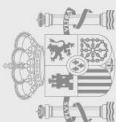
FIRMADO por : NÚÑEZ QUINTANILLA, BENITO. A fecha: 09/03/2022 11:55 AM
DIRECTOR GENERAL DE LA MARINA MERCANTE
Total folios: 10 (8 de 10) - Código Seguro de Verificación: MFOM025812F6EFAAA684A955E681
Verificable en <https://sede.mitma.gob.es>

MINISTERIO
DE TRANSPORTES, MOVILIDAD
Y AGENDA URBANA





- 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 rolins 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, **dispondrá de sala de control de carga protegida de la caída de contenedores** y demás equipode trincaje de los mismos. 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:
- Si no existe sala de control de carga como tal, ¿se puede designar el puente como sala de control? ¿Hay algún requisito para designar otros espacios como salas de control?





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.

En cualquier caso, se establecerán los plazos que se estimen oportunos y que permitan la adecuación de la flota actualmente operativa a los requisitos contemplados en esta instrucción de servicio:

- **Tiempo de aplicación de las medidas: aclarar si se puede esperar al próximo dique o si va a existir un plazo máximo para su cumplimiento.**

En Madrid, a 9 de marzo de 2022

EL DIRECTOR GENERAL

Benito Núñez Quintanilla

