

ARMADA DE CHILE
DIRECCIÓN GENERAL DEL TERRITORIO
MARÍTIMO Y DE MARINA MERCANTE

D.G.T.M. Y M.M. ORDINARIO N° 12600/82 VRS.

ACTUALIZA Y APRUEBA CIRCULAR DE LA
DIRECCIÓN GENERAL DEL TERRITORIO
MARÍTIMO Y DE MARINA MERCANTE,
ORDINARIO N° O-75/001.

VALPARAÍSO, 23 de Febrero de 2015.

VISTO: el Título 6, del D.L (M) N° 2.222, del 21 de Mayo de 1978, que aprueba la Ley de Navegación y artículos 88 y 91 de la mencionada ley; el DFL. N ° 292, del 25 de Julio de 1953, que aprueba la Ley Orgánica de la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante; el artículo 345° del D.S (M) N° 1.340 bis, del 14 de Junio de 1941, que aprueba el Reglamento General de Orden, Seguridad y Disciplina en las Naves y Litoral de la República; el D.S. (M) N° 777/78 que aprueba el Código Marítimo Internacional de Mercancías Peligrosas (IMDG) y lo dispuesto en la Directiva DGT.M. y MM. N° J-03/001, del 26 de Junio de 2008,

RESUELVO:

ACTUALÍZASE Y APRUÉBASE la siguiente Circular que establece normas para las inspecciones a las que estarán sujetos los embarques de harina de pescado en los puertos nacionales.

CIRCULAR D.G.T.M. Y M.M. ORDINARIO N° 0-75/001

OBJ.: ESTABLECE NORMAS PARA LAS INSPECCIONES A LAS QUE ESTARÁN SUJETOS LOS EMBARQUES DE HARINA DE PESCADO EN LOS PUERTOS NACIONALES

I.- ANTECEDENTES.

- A. La Ley de Navegación en su artículo 91, establece que la Autoridad Marítima es la autoridad superior en materias de fiscalización de las medidas de

seguridad para la manipulación de cargas peligrosas en naves y puertos de la República.

- B. El Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1974, (SOLAS), enmendado, Capítulo VII, contiene disposiciones obligatorias que rigen el transporte de mercancías peligrosas en bultos, las cuales se encuentran ampliadas en el Código Marítimo Internacional de Mercancías Peligrosas, (IMDG).

El mencionado Código, fue aprobado como Reglamento de la República de Chile por D.S. (M) N° 777/78, del Ministerio de Defensa Nacional, publicado en el Diario Oficial con fecha 24 de Octubre de 1978.

El Código IMDG, considera la harina de pescado como mercancía peligrosa, asignándole los siguientes Números de la Organización de Naciones Unidas, Nombre de Expedición, Clase, Grupo de Embalaje/envase y Características.

N° ONU	NOMBRE DE EXPEDICIÓN	CLASE	GRUPO E/e	CARACTERÍSTICAS
1374	HARINA DE PESCADO NO ESTABILIZADA o DESECHOS DE PESCADO NO ESTABILIZADOS. Alta peligrosidad. Contenido de humedad ilimitado, contenido de materia grasa ilimitado por encima del 12%, en masa, y contenido de materia grasa ilimitado por encima del 15%, en masa, en el caso de la harina de pescado o los desechos de pescado tratados con antioxidante.	4.2	II	Producto de un color entre pardo y pardo verdoso, obtenido a partir de pescado graso . Fuerte olor que puede transmitirse a otra carga. Puede calentarse e inflamarse espontáneamente.
1374	HARINA DE PESCADO NO ESTABILIZADA ó DESECHOS DE PESCADO NO ESTABILIZADOS Sin tratar con antioxidante. Contenido de humedad: superior al 5%, pero sin exceder del 12%, en masa. Contenido en materia grasa no superior al 12%, en masa.	4.2	III	Producto de un color entre pardo y pardo verdoso, obtenido a partir de pescado graso. Fuerte olor que puede transmitirse a otra carga. Puede calentarse e inflamarse espontáneamente.
2216	HARINA DE PESCADO (DESECHOS DE PESCADO) ESTABILIZADA, tratada con antioxidante. Contenido de humedad superior al 5%, pero sin exceder del 12%, en masa. Contenido de materia grasa de no más del 15%, en masa.	9	III	Producto que puede ser de color pardo verdoso obtenido por calentamiento y desecación de pescado graso. Olor fuerte que puede impregnar otras cargas. Este producto puede calentarse espontáneamente a menos que tenga un bajo contenido de materia grasa, o que esté eficazmente tratado con antioxidante.

- C. Por Resolución MSC.269(85), la Organización Marítima Internacional adoptó enmiendas al Capítulo VII del Convenio SOLAS, confiriendo obligatoriedad a las disposiciones del Código Marítimo Internacional de Cargas Sólidas a Granel (IMSBC), el cual considera como peligrosa la Harina de Pescado (Desechos de pescado) estabilizada a granel, ONU 2216.
- D. Por Decreto N° 72 de fecha 26 de Marzo de 2014, del Ministerio de Relaciones Exteriores, se promulga el Código Marítimo Internacional de Cargas Sólidas a Granel (IMSBC).

II.- DISPOSICIONES GENERALES.

- A. Es responsabilidad exclusiva de la Autoridad Marítima emitir los Certificados de Pre-Embarque de harina de pescado, de acuerdo a normas establecidas en la Circular DGTM y MM O-31/012, de fecha 13 de Noviembre de 2012.
- B. Las actividades de muestreo y análisis de pre-embarque de partidas de harina de pescado, se realizarán por laboratorios autorizados por la Autoridad Marítima, conforme al procedimiento establecido en la Circular DGTM y MM O-31/012.
- C. Una vez decidido el embarco de una partida de harina de pescado, el laboratorio autorizado deberá presentar a la Autoridad Marítima del puerto de embarque el Certificado de Análisis Químico correspondiente, acompañado del Certificado de Pre-embarque completado en todos sus campos con la información relevante. Esta acción deberá concretarse con 24 horas de antelación al embarque.
- D. La Autoridad Marítima deberá verificar que los datos del Certificado de Pre-embarque que autorizará bajo firma, correspondan exactamente al Informe de Análisis Químico adjunto por el laboratorio y además, deberá constatar en el lugar del embarque que la carga corresponda a la indicada en la documentación.

III.- INSTRUCCIONES.

A. DOCUMENTACIÓN.

1. De acuerdo a lo establecido en el Capítulo II-2, Parte G, Regla 19, del Convenio SOLAS, el buque deberá mantener a bordo un "Documento de Cumplimiento", en el que conste que la construcción y el equipo del buque cumplen lo prescrito en la mencionada Regla.
2. Asimismo, según lo prescrito en el Convenio SOLAS 74, Capítulo VII, Regla 4, Párrafo 5, las naves que embarquen harina de pescado en bultos, deberán mantener una lista, un manifiesto especial o un plano de estiba detallado que especifique su emplazamiento a bordo.

B. EMBARQUE DE HARINA DE PESCADO EN CONTENEDORES.

1. El Código IMDG autoriza el transporte de harina de pescado por vía marítima, de las Clases 4.2 y 9, en Embalajes/envases y Recipientes Intermedios para Graneles, dentro de unidades de transporte cerradas denominadas contenedores.
2. Podrá transportarse en Unidades de Transporte para Graneles cerrados autorizado mediante la designación BK2, solamente la harina de pescado de la Clase 9; instrucción descrita en la columna 13 de la lista de mercancías peligrosas que figura en el Capítulo 3.2. del Código IMDG. Lo anterior, deberá además, cumplir con las prescripciones indicadas en el Capítulo 4.3 y 6.9 del citado Código.
3. Los Embalajes/envases autorizados por el mencionado Código para proteger la harina de pescado en las condiciones normales de almacenamiento, transporte y manipulación, deben corresponder a los siguientes tipos de Sacos y/o Recipientes Intermedios para Graneles (RIG):
 - a. Sacos con una masa bruta de 50 kilos.
 - 1) Tipo 5L "De fibra textil".- Sin forros ni revestimiento interior (5L1), estancos a los pulverulentos (5L2) e hidro-resistentes (5L3).
 - 2) Tipo 5H "De tejido plástico".- Sin forro ni revestimiento interior (5H1), estancos a los pulverulentos (5H2), hidro-resistentes (5H3) y película de plástico (5H4).
 - 3) Tipo 5M "De papel".- De varias hojas (5M1) y de varias hojas hidro-resistentes (5M2).
 - b. Recipientes Intermedios para Graneles con capacidad máxima de 3 mts³.
 - 1) Tipo 13L "De fibra textil".- Sin revestimiento ni forro (13L1), revestido (13L2), con forro (13L3) y revestido con forro (13L4).
 - 2) Tipo 13H "De tejido plástico". Sin revestimiento ni forro (13H1), revestido (13H2), con forro (13H3), revestido y con forro (13H4) y película de plástico (13H5).
 - 3) Tipo 13M "De papel".- De varias hojas (13M1) y de varias hojas hidro-resistentes (13M2).
4. El Código IMDG establece las siguientes Instrucciones de Embalaje/envasado y Disposiciones Especiales para la harina de pescado ONU 1374, Clase 4.2, pertenecientes al Grupo de Embalaje/envase II:

- a. No se permite la utilización de sacos para transportar harina de pescado del Grupo de Embalaje/envase II.
- b. No se permite la utilización de RIG flexibles del tipo 13L1,13H1 y 13M1.

5. Inspección de contenedores previo a la carga:

Los Embarcadores o Agencias de Naves, deberán solicitar sus requerimientos de inspección a las respectivas Comisiones Locales de Inspección de Naves, (CLIN), con un día de antelación, teniendo en consideración los siguientes aspectos:

- a. Presentaran un documento de identificación de la nave y una nómina de contenedores debidamente registrados.
- b. Los contenedores serán inspeccionados en el patio del depósito, donde se verificarán principalmente los siguientes aspectos:
 - 1) Número de identificación y tara de cada unidad.
 - 2) Instalación de Placa de Aprobación de Seguridad del contenedor.
 - 3) Condición de sellado de elementos de ventilación.
 - 4) Limpieza al interior del contenedor.
 - 5) Comprobación de dispositivos de cierre.
 - 6) Vigencia del Programa de Exámenes Continuos del contenedor (ACEP), según lo establece la Regla 2 del Convenio Internacional sobre Seguridad de los Contenedores (CSC).
 - 7) Efectuar prueba de impermeabilidad al contenedor.
- c. Los contenedores rechazados por la CLIN, deberán ser reemplazados, debiéndose actualizar la nómina por parte del depósito.
- d. En caso de que la unidad haya sido reparada, deberá efectuarse una re-inspección, a fin de constatar las condiciones finales del contenedor.
- e. Cumplidos a conformidad los aspectos señalados precedentemente, el Inspector procederá a visar la nómina actualizada de contenedores inspeccionados, manteniendo una copia para archivo en la CLIN.
- f. Si una o más unidades de transporte aprobadas por la CLIN, no será utilizada, podrá conservar su vigencia de inspección por un tiempo máximo de un mes. Esta(s) unidad(es) podrán ser reasignadas para

otro embarque de harina de pescado, debiéndose presentar a la respectiva CLIN, la documentación de respaldo correspondiente.

Verificados los antecedentes por parte de la CLIN, se autorizará la validación de un nuevo certificado.

6. Carga e identificación del contenedor.

a. Se autorizará embarcar en unidades de transporte cerradas, denominadas contenedores, harina de pescado embalada/envasada de las Clases 4.2 y 9, debiéndose cumplir con las siguientes condiciones:

1) Sacos y Maxisacos (RIG).

a) Previo a cargar, el piso del contenedor deberá ser encarpetao interiormente con una cubierta de polietileno, considerando por los costados como mínimo 1 metro de altura.

b) La estiba deberá hacerse en forma totalmente compacta, evitando dejar abiertas algunas vías de ventilación.

c) Rematado el embarque, se verificará el cierre correcto de puertas y se procederá a la instalación de los sellos correspondientes.

d) Se deberá asegurar que el contenedor no se encuentre sobrecargado.

e) Se deberá instalar la señalética correspondiente, de acuerdo a lo establecido en el Código IMDG.

b. Un número representativo de los contenedores y nunca más del 40% del total, a elección del Inspector, podrá ser inspeccionado durante las faenas de consolidación del producto.

C.- EMBARQUE DE HARINA DE PESCADO, EN ENTREPUESTOS O BODEGAS, EN SACOS O A GRANEL.

1. En estos casos, la Agencia de Naves solicitará a la Comisión Local de Inspección de Naves dependiente de la Autoridad Marítima jurisdiccional, la presencia de un Inspector a bordo, con el propósito de verificar el cumplimiento de las disposiciones establecidas en el Convenio SOLAS, Capítulo II-2, Parte G, Regla 19, referidas principalmente a medidas de seguridad contra incendios y lo prescrito en el "Documento de Cumplimiento".

2. El Inspector designado deberá constatar el cumplimiento de las disposiciones establecidas en el "Documento de Cumplimiento" de la nave, referidas a prescripciones especiales para buques que transportan mercancías peligrosas.
 - a. Durante la inspección de pre-embarque, se verificarán los siguientes aspectos relacionados con los espacios de carga:
 - 1) Comprobar que bodegas y/o entrepuentes a cargar se encuentren limpios y secos, sin presencia de otras mercancías peligrosas, cuya estiba sea incompatible con la harina de pescado.
 - 2) Verificar que tapas de escotillas de bodegas y sus respectivos accesorios se encuentren operativos, debiendo asegurar su estanqueidad. Para confirmar impermeabilidad, se efectuarán pruebas de hermeticidad, utilizando chorros de agua directo sobre las tapas.
 - 3) Verificar vigencia de la certificación del Banco de CO2.
 - 4) Comprobar operatividad de detectores de humo y de alarmas.
 - 5) Comprobar que las sentinas se encuentren limpias y secas, los sistemas de achique operativos, con sus tapas de cierre cubiertas con arpilleras u otro elemento similar, excluyendo todo tipo de material plástico que pueda crear una condición de impermeabilidad.
 - 6) Se autorizará el uso de madera seca y limpia para la estiba, previa comprobación de su condición de origen y medidas fitosanitarias adoptadas, certificadas bajo documento.
 - 7) Se autorizarán embarques de harina de pescado en sacos, de la Clase 9, para ser ubicados en compartimentos de la nave que posean espacios con sistemas de cierre hermético, los cuales una vez arrumados, minimicen al máximo la entrada de aire al interior, estibados de manera compacta sobre enjaretados de madera que impidan el contacto de sacos con mamparos laterales comunicados directamente con el mar.
 - 8) Las bodegas de las naves donde se embarcará o estibaré la harina de pescado, estarán dotadas de medios suficientes para llevar un registro el control de la temperatura.

3. Para autorizar las operaciones de carga de la nave, el Capitán deberá presentar el “Documento de Cumplimiento” de la nave, de acuerdo a lo establecido en el Capítulo II-2, Regla 19 del Convenio SOLAS/74, junto al respectivo “Certificado de Pre-embarque” del producto, firmado por la Autoridad Marítima.
4. Instrucciones referidas a la estiba de cargas de harina de pescado, de las Clases 4.2 y 9 se encuentran establecidas en:
 - a) Parte 7 del Código IMDG, para cargas en bultos.
 - b) Apéndice 1 del Código IMSBC, para cargas a granel.
 - c) Circular O-71/008 referida a “Medidas de seguridad y normas para la inspección de carga embarcada en puertos chilenos”.
5. Durante las operaciones de carga de la nave, los embarques estarán sujetos al siguiente régimen de inspecciones:
 - a. Para embarques de hasta 500 toneladas métricas por bodega, se efectuarán dos inspecciones, debiéndose programar una al inicio de las faenas y otra al término de la misma.
 - b. Entre 500 y 1.500 toneladas métricas por bodega, se efectuarán tres inspecciones. Además de las dos indicadas, se efectuará una inspección intermedia cuando el tonelaje embarcado alcance aproximadamente la mitad del total a cargar en la bodega.
 - c. Para embarques sobre 1.500 toneladas métricas por bodega, se deberá efectuar una inspección diaria.
6. Solo la harina de pescado Clase 9, será autorizada para ser embarcada en condición “a granel”, para lo cual, se deberá cumplir con lo siguiente:
 - a. La estiba se efectuará ocupando todo el espacio físico disponible de la bodega.
 - b. El Embarcador deberá disponer de un número suficiente de termocuplas o termómetros de lectura a distancia, equivalente a uno por cada 200 toneladas métricas de carga.
 - c. Las termocuplas serán ubicadas en diferentes niveles de carga, no debiendo estar el primer plano a más de 1,50 metros sobre el piso de la bodega y serán distribuidas de una manera tal, que permitan controlar la temperatura de la harina en todos los sectores de la bodega.

- d. Finalizado el embarque, el Capitán de la nave deberá presentar un plano con su firma, indicando la ubicación de las termocuplas con sus respectivos registros de temperatura, tal como se encontraban al inicio del embarque.
7. El régimen de inspecciones para esta modalidad de carga será el siguiente:
- a. Para buques graneleros o buques que posean entrepuentes cuyas tapas permanezcan abiertas durante el embarco y transporte del producto:
 - 1) Se efectuarán dos inspecciones, debiéndose programar una al inicio de las faenas de embarque y otra al término de la misma.
 - 2) Si la nave va rematando sus bodegas en forma no simultánea deberá esperarse hasta el remate de la última bodega, para verificar el funcionamiento y la ubicación de las termocuplas.
 - 3) No se deberán efectuar inspecciones parciales a termocuplas, debiéndose esperar al remate de la última escotilla para la inspección final.
 - b. Para buques de carga general que embarquen separadamente en bodegas y entrepuentes:
 - 1) Se efectuarán tres inspecciones, agregando a las anteriores una intermedia al remate de entrepuentes.
 - 2) No se deberán efectuar inspecciones parciales por entrepuentes o bodegas, debiéndose esperar el remate del último compartimento para la inspección final.
8. Condiciones ambientales durante el embarque:
- a. En aquellos puertos, en que durante el embarque se presenten chubascos, lluvias o cualquier otro fenómeno que pueda hacer aumentar la humedad de la harina de pescado, las faenas serán suspendidas y no podrán reiniciarse, hasta que la Autoridad Marítima compruebe que el agua caída no haya afectado la harina de pescado ya estibada.
 - b. Las faenas permanecerán suspendidas hasta que funcionarios del Laboratorio que emitió el Certificado de Pre-embarque, verifiquen e informen por escrito que la harina humedecida no ha perdido las propiedades indicadas en el certificado de pre-embarque.

IV.- FISCALIZACIÓN.

Sin perjuicio de las inspecciones establecidas en la presente Circular, las Autoridades Marítimas dispondrán que las faenas de embarque de harina de pescado sean fiscalizadas en forma aleatoria.

DERÓGASE la Circular O-75/001, de fecha 23 de Julio de 1986.

ANÓTESE, comuníquese y publíquese en el Diario Oficial de la República de Chile.

FIRMADO

IVÁN VALENZUELA BOSNE
CONTRAALMIRANTE LT
DIRECTOR GENERAL SUBROGANTE

DISTRIBUCIÓN

- 1.- D.S. Y O.M.
- 2.- D.I.M. Y M.A.A.
- 3.- GG.MM Y CC.PP.
- 4.- DIARIO OFICIAL
- 5.- DEPTO. JURÍDICO
(Div. Rgltos. y Public.)