

# MINISTERIO DE TRANSPORTE E INFRAESTRUCTURA

## DIRECCIÓN GENERAL DE TRANSPORTE ACUÁTICO

### Reglamento

# Manejo, Transporte y Almacenamiento de Mercancías Peligrosas en Puertos Nicaragüenses



NOVIEMBRE 2014

## INDICE

<b>CONTENIDO</b>	<b>Pág.</b>
<b>INDICE</b>	1-2
<b>INTRODUCCION</b>	3
AMBITO DE APLICACIÓN,	4
OBJETIVO GENERAL Y OBJETIVOS ESPECÍFICOS	4
<b>CAPITULO I</b>	6
SECCIÓN I Y II	6
ARTÍCULO 1 Y ARTÍCULO 2	6 - 14
SECCIÓN 3 DISPOSICIONES GENERALES	14
ARTÍCULO 3º OBLIGATORIEDAD DE LOS BUQUES QUE TRANSPORTAN MERCANCIAS PELIGROSAS.	14
Artículo 4º ÁREAS DE SEGURIDAD.	15
Artículo 5º NOTIFICACIÓN ANTICIPADA.	15
Artículo 6º DOCUMENTACIÓN A LLEVAR A BORDO.	16
Artículo 7º REQUERIMIENTOS ESPECIALES.	16
Artículo 8º INSPECCIONES DE LAS MERCANCIAS PELIGROSAS	17
Artículo 9º EXTENSIÓN DE CERTIFICADOS Y AUTORIZACIONES.	17
Artículo 10º BUQUES CON AVERÍAS.	17
Artículo 11º GIRO DE BUQUES.	18
Artículo 12º OPERACIONES DE CARGA Y DESCARGA	18
Artículo 13º CERTIFICACIÓN PARA OPERAR CON MERCANCIAS PELIGROSAS	18
Artículo 14º TÉCNICO OPERADOR DE MERCANCIAS PELIGROSAS	18
Artículo 15º ADMISIÓN DE MERCANCIAS PELIGROSAS.	18
Artículo 16º MERCANCIAS PELIGROSAS QUE CONSTITUYEN ALGÚN PELIGRO EN ESPECIAL.	19
Artículo 17º DISPONIBILIDAD DE CABOS DE REMOLQUE.	19
Artículo 18º GUARDIA EN LOS BUQUES	19
Artículo 19º EQUIPOS PROTECTORES EN LOS BUQUES.	19
Artículo 20º DISPOSITIVOS DE ALARMA.	20
Artículo 21º MEDIOS DISPONIBLES EN ÁREAS DE SEGURIDAD.	20
Artículo 22º RESPONSABILIDADES DEL OPERADOR DEL LUGAR DE FONDEO O AMARRE.	20
Artículo 23º TRABAJOS DE REPARACIÓN O MANTENIMIENTO.	21
Artículo 24º INGRESO DE PERSONAS EN ÁREAS DE SEGURIDAD.	21
Artículo 25º FORMACIÓN.	21
Artículo 26º CONDICIONES METEOROLÓGICAS ADVERSAS.	21
Artículo 27º MANIPULACIÓN DE MERCANCIAS PELIGROSAS EN HORAS NOCTURNAS.	21
Artículo 28º MANIPULACIÓN DE MERCANCIAS PELIGROSAS POR EFECTOS DEL ALCOHOL Y OTRAS SUSTANCIAS PSICOTRÓPICAS.	21
Artículo 29º PROHIBICIÓN DE FUMAR y OTROS EVENTOS en MUELLE DE CARGA LIQUIDA, DESCARGUE, ÁREAS CONTENEDORES	21
Artículo 30º MERCANCIAS INCOMPATIBLES.	22
Artículo 31º TOMA DE COMBUSTIBLE.	22
Artículo 32º UTILIZACIÓN DE PLAGUICIDAS A BORDO DE LOS BUQUES, ESPACIOS DE CARGA Y/O UNIDADES DE TRANSPORTE.	22
Artículo 33º LUGAR DE FONDEO O AMARRE.	22
Artículo 34º VEHÍCULOS QUE TRANSPORTAN MERCANCIAS PELIGROSAS.	22
Artículo 35º LIMITACIÓN DE ALMACENAMIENTO	<b>Pag</b>
<b>CONTENIDO</b>	23
<b>CAPITULO II</b>	23
Sección 1 DISPOSICIONES PARTICULARES PARA TERMINALES QUE OPEREN CON MERCANCIAS PELIGROSAS EN BULTOS.	23
Artículo 36º BUQUES QUE TRANSPORTAN MERCANCIAS PELIGROSAS EN BULTOS	23
Artículo 37º EMBALAJE/ENVASADO	23
Artículo 38º ADMISIÓN DE MERCANCIAS PELIGROSAS EN BULTOS.	23
Artículo 39º INGRESO DE MERCANCIAS PELIGROSAS EN ENVASES DAÑADOS	24
Artículo 40º RESPONSABILIDADES DE LAS EMPRESAS INTERESADAS EN EL CARGAMENTO.	24
Artículo 41º REQUERIMIENTOS PARA ZONAS DE ESTIBA DE MERCANCIAS PELIGROSAS	24
Artículo 42º EQUIPAMIENTO Y PLANES DE EMERGENCIA.	25
Artículo 43º INFORMACIÓN EN CASO DE EMERGENCIA	26
Artículo 44º SEGREGACIÓN DE MERCANCIAS PELIGROSAS	26
Artículo 45º ZONA DE ALMACENAMIENTO O ESTIBA DE CONTENEDORES.	26
Artículo 46º PROHIBICIÓN DE ESTIBAR EN SÓTANOS O PLANTAS ALTAS	27
Artículo 47º DISPOSICIONES PARTICULARES CON EXPLOSIVOS.	27
Artículo 48º DISPOSICIONES CON LA CLASE II. GASES	27
Artículo 49º DISPOSICIONES CON LA CLASE III. LÍQUIDOS INFLAMABLES	28
Artículo 50º DISPOSICIONES CON LA CLASE IV, SÓLIDOS Y OTRAS SUSTANCIAS INFLAMABLES	28
Artículo 51º DISPOSICIONES CON LA CLASE V, SUSTANCIAS OXIDANTES Y PERÓXIDOS ORGÁNICOS.	28
Artículo 52º DISPOSICIONES CON LA CLASE VI. SUSTANCIAS TÓXICAS E INFECCIOSAS.	28
Artículo 53º DISPOSICIONES CON LA CLASE VII, SUSTANCIAS RADIACTIVAS.	29

# DGTA-MTI REGLAMENTO DE MERCANCIAS PELIGROSAS EN PUERTO

Artículo 54º	DISPOSICIONES CON LA CLASE VIII. SUSTANCIAS CORROSIVAS.	29
Artículo 55º	DISPOSICIONES CON LA CLASE IX. SUSTANCIAS PELIGROSAS VARIAS.	29
Artículo 56º	SEGREGACIÓN.	29
Artículo 57º	DISPOSICIONES PARTICULARES CON MATERIALES RADIACTIVOS Y SUSTANCIAS INFECCIOSAS.	29
Artículo 58º	MERCANCIAS PELIGROSAS TRANSPORTADAS A TEMPERATURA REGULADA.	29
Artículo 59º	ZONAS ESPECIALES PARA CARGAS PELIGROSAS DAÑADAS Y DESECHOS CONTAMINADOS POR LAS CARGAS PELIGROSAS	30
Artículo 60º	SUSTANCIAS PERJUDICIALES PARA EL MEDIO ACUÁTICO.	30
Artículo 61º	REGISTRO DE MERCANCIAS PELIGROSAS	30
Artículo 62º	PRECAUCIONES CONTRA INCENDIOS.	31
Artículo 63º	PRECAUCIONES AMBIENTALES.	31
Artículo 64º	SISTEMAS DE ALARMA Y COMUNICACIONES.	32
Artículo 65º	ELEMENTOS DE CARGA Y DESCARGA.	32
Artículo 66º	INSPECCIONES PERIÓDICAS.	32
Artículo 67º	DISPONIBILIDAD DEL CÓDIGO IMDG	33
<b>CAPITULO III</b>		33
Sección 1 Disposiciones particulares para terminales que operen con cargas sólidas a granel.		33
Artículo 68º	BUQUES QUE TRANSPORTAN SUSTANCIAS SÓLIDAS A GRANEL	33
Artículo 69º	SEGREGACIÓN DE LA CARGA SÓLIDA A GRANEL.	33
Artículo 70º	VERIFICACIONES DEL CAPITÁN.	33
Artículo 71º	DESPRENDIMIENTO DE POLVOS PERJUDICIALES	33
Artículo 72º	DESPRENDIMIENTO DE VAPORES PELIGROSOS/FALTA DE OXÍGENO.	34
Artículo 73º	DESPRENDIMIENTO DE POLVOS EXPLOSIVOS	34
Artículo 74º	SUSTANCIAS QUE PUEDEN EXPERIMENTAR COMBUSTIÓN ESPONTÁNEA Y SUSTANCIAS QUE REACCIONAN EN CONTACTO CON EL AGUA.	34
Artículo 75º	SUSTANCIAS COMBURENTES.	34
Artículo 76º	MATERIALES INCOMPATIBLES	35
Artículo 77º	PLANES DE EMERGENCIA.	35
Artículo 78º	REGISTRO DE CARGAS SÓLIDAS PELIGROSAS A GRANEL	35
Artículo 79º	PRECAUCIONES CONTRA INCENDIOS	35
Artículo 80º	EQUIPOS DE PROTECCIÓN PERSONAL	35
<b>CAPITULO IV</b>		35
SECCIÓN 1 DISPOSICIONES PARTICULARES PARA TERMINALES QUE OPEREN CON SUSTANCIAS PELIGROSAS LIQUIDAS A GRANEL / INCLUIDOS LOS GASES LICUADOS		35
Artículo 81º	CERTIFICADOS QUE DEBEN POSEER LOS BUQUES TANQUES QUIMICEROS Y GASEROS.	36
Artículo 82º	CONTROL DE LA EMISIÓN DE VAPORES	36
Artículo 83º	INFORMACIÓN PARA FINES OPERACIONALES Y PARA CASOS DE EMERGENCIAS	36
Artículo 84º	COMPATIBILIDAD DE LAS CARGAS A GRANEL	37
Artículo 85º	DESGASIFICACIÓN, LIMPIEZA E INERTIZACIÓN DE TANQUES	37
Artículo 86º	CONTENCIÓN DE DERRAMES	37
Artículo 87º	OPERACIONES DE CARGA Y DESCARGA	37
Artículo 88º	CONDUCTOS FLEXIBLES PARA LA CARGA Y LA DESCARGA	38
Artículo 89º	FUENTES DE IGNICIÓN	38
Artículo 90º	SUMINISTRO DE ELECTRICIDAD DESDE TIERRA	38
Artículo 91º	PRECAUCIONES DURANTE LA CARGA Y DESCARGA:	38
Artículo 92º	INSTALACIONES DE ALMACENADO DE PRODUCTOS QUÍMICOS LÍQUIDOS Y GASES LICUADOS A GRANEL.	39
Artículo 93º	SANCIONES	41
Artículo 94º	NOTIFICACIÓN DE SUCESOS EN QUE INTERVENGAN MERCANCIAS PELIGROSAS	41
Artículo 95º	DISPOSICIONES PARA FORMULAR LOS INFORMES SOBRE SUCESOS RELACIONADOS CON SUSTANCIAS PERJUDICIALES.	41
Artículo 96º	TRANSITORIO	42
Artículo 97º	Las disposiciones del IMDG y sus enmiendas actualizadas se aplicarán conjuntamente con este reglamento	42
Artículo 98º	RESPONSABILIDAD DE FUNCIONARIOS DE LAS AUTORIDADES MARÍTIMAS Y PORTUARIAS	42
<b>ANEXOS</b>		42
Anexo I Notificación anticipada.		43
Anexo II Prescripciones de seguridad mínimas para llevar a cabo trabajos en caliente.		44
Anexo III Lista de comprobaciones para la toma de combustible que se efectuara antes del trasvase.		46
Anexo IV Segregación para zonas portuarias.		47
Anexo V Transporte y manipulación de explosivos de la clase 1.		51
Anexo VI Segregación en tierra de materiales radiactivos.		53
Anexo VII Identificación para tanques con mercancías peligrosas.		56
Anexo VIII PROCEDIMIENTO PARA SANCIONAR LAS INFRACCIONES		56
Anexo IX MERCANCIAS QUE POR SU ESPECIAL PELIGROSIDAD EXIGEN AUTORIZACIÓN ESPECIAL.		57
Anexo X INFORMES ANEXOS A LA SOLICITUD.		63
Anexo XI REGLAMENTO INTERNO APC		65
Anexo XII ACTA APC Y MAGFOR (IPSA) SOBRE MERCANCIAS PELIGROSAS		67
Anexo XIII Recepción de contenedores e ISOTANQUES vacíos		68

## 1. INTRODUCCIÓN

La manipulación y utilización de las mercancías peligrosas en la actualidad es algo frecuente, ejemplo los combustibles empleados como fuente de energía, en los procesos industriales o en el transporte, también existen otros tipos de mercancías que intervienen como materias primas en procesos productivos destinados a la fabricación de fertilizantes, pinturas, medicamentos, sustancias para higiene entre otros. El transporte de estas mercancías por tierra, mar o aire es de gran interés en todo el mundo, ya que se incrementa el comercio mundial de productos químicos y otras mercancías que generan riesgos tanto a la población como al medio ambiente.

La movilización de estos productos entre los lugares de producción y los de consumo se efectúan a través de los diferentes modos de transporte, uno de ellos es el transporte por vías marítimas. En este caso el desplazamiento de los buques por las rutas de navegación, en el proceso de cargue y descargue, puede presentar riesgos potenciales que pueden causar lesiones o la muerte a los que realizan la operación de la movilización, daños al medio ambiente marino y a la población.

La población en general desconoce los peligros potenciales que posee el transporte de mercancías peligrosas, cada vez que ocurre un accidente donde están implicadas este tipo de mercancías, causando lesiones, muertes o la contaminación del medio ambiente, por lo que se requiere un reglamento que garantice la seguridad de la vida humana, los buques, instalaciones portuarias. Por esta razón, el transporte y las operaciones de cargue y descargue de mercancías peligrosas deben reglamentarse para minimizar los riesgos de incidentes.

El presente reglamento tiene como finalidad establecer las normas y procedimientos que deben cumplir las Agencias navieras, Agentes Consolidadores, Importadores, Exportadores, Terminales Portuarias para el transporte de mercancías peligrosas según lo establecido en el Convenio SOLAS 74 y el Código IMDG, La información corresponde al Capítulo VII parte A del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, SOLAS 74, y el Código Marítimo Internacional de Mercancías Peligrosas IMDG.

La Dirección General de Transporte Acuático (DGTA) consciente que las mercancías peligrosas son sustancias que, desde su fabricación, manejo, transporte, almacenamiento o uso, puedan causar daños a las personas, las instalaciones y los buques, ha elaborado el presente reglamento que garantice contar con un instrumento para la prevención, riesgo y control de productos químicos y sustancias peligrosas, basándose en los lineamientos del Convenio SOLAS y en el Código IMDG.

Dado que mundialmente por la vía marítima se movilizan los mayores cargamentos de mercancías peligrosas, la Organización Marítima Internacional (OMI) de la Organización de Naciones Unidas (ONU), prescribe su transporte en buques a través del Código Marítimo Internacional de Mercancías Peligrosas, referido como Código IMDG y del que el Estado nicaragüense es parte contratante.

## ÁMBITO DE APLICACIÓN.

El presente Reglamento tiene por objeto normar lo relativo a la operación de Mercancías Peligrosas (o mercaderías peligrosas o carga peligrosa) dentro de todas las Instalaciones Portuarias de la República de Nicaragua, incluyendo su admisión, manejo, almacenamiento, apilamiento y transferencias dentro de la instalación.

## OBJETIVO GENERAL.

El presente Reglamento tiene el propósito de establecer las medidas de seguridad y procedimientos para el transporte, manipulación, almacenamientos y estiba de mercancías peligrosas, en los buques y las zonas portuarias, según lo prescrito en el Convenio SOLAS 74 y el Código IMDG, los que deberán cumplir los importadores y exportadores, Agentes Consolidadores, Agencias Navieras, empresas de estibas, buques, transportistas y operadores de los Puertos Nacionales.

## OBJETIVO ESPECIFICO

- a. Aplicar legislación vigente, relacionadas con las Mercancías Peligrosas.
- b. Identificar la Clasificación Internacional de las Mercancías Peligrosas.
- c. Controlar el ingreso y despacho de las Mercancías Peligrosas en las Terminales Portuarias.
- d. Definir el área de almacenamiento de las Mercancías Peligrosas en las Terminales.
- e. Controlar la manipulación de las Mercancías Peligrosas en las Terminales Portuarias.
- f. Reconocer los Riesgos de las Mercancías Peligrosas.

El presente Reglamento tiene la finalidad de hacer cumplir el Código IMDG para el manejo, almacenamiento y estiba de sustancias peligrosas en buques y Puertos, clasificadas en el Código Internacional de Mercancías Peligrosas (Código IMDG), de la Organización Marítima Internacional (OMI) y que comprenden 9 clases.

**REGLAMENTO**

**SOBRE MANEJO, TRANSPORTE Y ALMACENAMIENTO**

**DE MERCANCIAS PELIGROSAS EN PUERTOS NICARAGÜENSES**

**CAPITULO I**

**SECCIÓN 1**

**APLICACIÓN**

**ARTICULO 1.-** Las disposiciones establecidas en el presente Reglamento se aplicarán al manejo, transporte y almacenamiento de contenedores de las mercancías peligrosas en los puertos nacionales, con excepción de las Clases 1.1; 1.2; 1.3; 1.4; 1.5; 3.1; 3.2; 3.3; 4.1; 4.2; 4.3; 5.1; 5.2; 6.1; 6.2; y de la Clase 7 que deben ser retirados con entrega directa o al costado de Buque; así como las sustancias que constituyan provisiones, equipos, pertrechos y combustible propios del buque; así como los desechos o residuos de la carga y los que se generen por el servicio del buque, tales como las aguas residuales y otros desechos distintos de los de cargamento; incluyendo los generados o procedentes de los barcos de pesca y embarcaciones de recreo. El presente Reglamento no se aplicará a buques de guerra; pero si se aplicará a lo establecido en este Reglamento se entenderá sin perjuicio de lo dispuesto en la legislación sobre transporte transfronterizo de residuos tóxicos y peligrosos.

La inobservancia de cualquiera de las normas establecidas en el presente Reglamento autoriza a la Autoridad Portuaria a tomar, de manera justificada y dependiendo de la gravedad, algunas de las siguientes medidas:

- 1) Negarse a prestar total o parcialmente los servicios portuarios a la nave o usuario.
- 2) Suspender operaciones.
- 3) Desamarre de la nave.
- 4) Ordenar el zarpe de la nave.

La descarga de mercancía peligrosa en entrega directa deberá efectuarse previa presentación de la declaración aduanera anticipada. En caso de no contar con ésta, se permitirá el descargue y movilización del contenedor a un lugar habilitado por las autoridades competentes.

**SECCIÓN 2**

**DEFINICIONES**

**ARTICULO 2.-** A los efectos del presente reglamento rigen las siguientes definiciones:

**2.1. ADMINISTRACIÓN PORTUARIA:** Es la Empresa Administradora del Puerto, (privada o pública), persona jurídica que tiene a su cargo la administración del puerto y la conservación y mejoramiento de los lugares comunes y vías de acceso, y será responsable directa ante la

Dirección General de Transporte Acuático (Autoridad Marítima y Portuaria Nacional) del estricto cumplimiento en su ámbito de jurisdicción de las disposiciones contenidas en el presente reglamento y de las normas complementarias que a tal efecto se dicten.

**2.2. AUTORIDAD MARÍTIMA:** A los efectos del presente Reglamento será la Dirección General de Transporte Acuático (DGTA).

**2.3. AUTORIZACIÓN DE TRANSPORTE DE PRODUCTOS QUÍMICOS LÍQUIDOS PELIGROSOS O GASES LICUADOS A GRANEL:** Documento expedido por la Administración de la bandera del buque, o en nombre de ella, el cual certifica que el buque es apto para transportar determinados productos químicos líquidos peligrosos o gases licuados a granel.

**2.4. BUQUE:** Es toda construcción flotante destinada a navegar por agua o por sobre su superficie siempre que exista un vínculo físico con ella para la sustentación.

**2.5. BRAZO DE CARGA:** Sistema de conductos rígidos articulados y su equipo conexo, que puede incluir juntas de desconexión rápida, sistemas de desconexión de emergencia y bloques de alimentación rápida, utilizados con objeto de trasladar mercancías peligrosas.

**2.6. CAPITÁN:** Es la autoridad máxima de un buque y responsable permanente del mismo. El término comprende otras denominaciones de dicho cargo en embarcaciones de menor tonelaje como su patrón, timonel, etc.

**2.7. CARGADOR:** Es la persona natural o jurídica que en su propio nombre solicita el transporte y frente al cual el porteador asume la obligación de efectuarlo.

**2.8. CERTIFICADO DE APTITUD:** Certificado expedido por la Administración de la bandera del buque, o en nombre de ella, de conformidad con los códigos pertinentes para la construcción y el equipo de algún tipo de buque tanque, en el que se hace constar que la construcción y el equipo del buque objeto de la certificación le hacen idóneo para el transporte de ciertas mercancías peligrosas especificadas.

**2.9. CERTIFICADO DE PRE EMBARQUE:** Documento que emite el expedidor o cargador de un contenedor o vehículo con mercancías peligrosas acreditando que las mismas fueron estibadas de acuerdo a las disposiciones del Código IMDG, o de las directrices OMI/OIT/Naciones Unidas/CEPE sobre la arrumazón de las unidades de transporte.

**2.9.A. CISTERNA O TANQUE PORTÁTIL:** Se entiende por cisterna o tanque portátil a un recipiente con capacidad superior a 450 litros, dotado de dispositivos y equipos necesarios para el transporte de líquidos peligrosos, cuya tensión de vapor no exceda de tres bar absoluta a la temperatura de 50° C; que no esté fijado a bordo del buque de forma permanente; que no pueda llenarse o vaciarse en tanto dicho tanque permanezca a bordo; que se pueda llenar o vaciar sin necesidad de remover su equipo estructural, y que se pueda izar y arriar del buque cuando esté cargado.

De este concepto se excluyen:

- Los tanques/cisternas de menos de 450 litros.
- Los vagones cisternas de ferrocarril.
- Los tanques/cisternas no metálicos, y los tanques/cisternas para las sustancias de la clase II.

**2.10. CÓDIGOS:** Los códigos mencionados en este Reglamento son los aprobados por la OMI según el siguiente detalle:

**2.10.1 CÓDIGO IMDG:** Abreviatura de International Maritime Dangerous Goods, el “Código Marítimo Internacional de Mercancías Peligrosas” que establece las medidas a tomar, durante la carga, transporte y descarga de mercancías peligrosas.

**2.10.2 CÓDIGO CCGr:** Abreviatura del “Código Internacional de Prácticas de Seguridad Relativas a las Cargas Sólidas a Granel”

**2.10.3 CÓDIGO CG:** Abreviatura del “Código Internacional para la Construcción y el Equipo de Buques que transportan Gases Licuados a Granel”

**2.10.4 CÓDIGO CGE:** Abreviatura del “Código Internacional para buques existentes que transportan Gases licuados a Granel”

**2.10.5 CÓDIGO CGrQ:** Abreviatura del “Código Internacional Relativo a la Construcción y el Equipo de Buques Tanque Químicos Existentes”

**2.10.6 CÓDIGO CIG:** Abreviatura del “Código Internacional para la Construcción y el Equipo de Buques que Transportan Gases Licuados a Granel”

**2.10.7 CÓDIGO CIQ:** Abreviatura del “Código Internacional para la construcción y el Equipo de buques que transportan Productos Químicos Peligrosos a Granel”.

**2.10.8. CSC:** Convenio Internacional sobre seguridad de los contenedores.

**2.11. CONDUCTOS:** Todas las tuberías, piezas de acoplamiento, válvulas, conductos flexibles, las partes que sean extremos de las tuberías, aparatos o equipo del buque a los que esté conectado un conducto flexible y demás aparatos y dispositivos de la planta portuaria complementaria instalados o utilizados para la manipulación de mercancías peligrosas o en relación con dicha manipulación; no se incluye en la expresión ningún conducto flexible, brazo de carga o parte de las tuberías, aparatos o equipo del buque que no estén relacionados con la manipulación de mercancías peligrosas

**2.12. CONDUCTO FLEXIBLE:** Manguera flexible y accesorios instalados en su extremo, entre lo que se pueden incluir dispositivos para sellar los extremos utilizados para el trasvase de mercancías peligrosas.

**2.13 AGENTE NAVIERO:** Es la persona natural o jurídica que por delegación de los propietarios, armadores y/o operadores de los buques ejerce la representación de sus intereses comerciales en el puerto, acreditándose como tal.

**2.14. CONTENEDOR:** Equipo de transporte debidamente certificado de conformidad con las disposiciones del convenio internacional sobre la seguridad de contenedores marítimos (CSC 1972), de carácter permanente, suficientemente resistente para que se le pueda utilizar repetidas veces, proyectado especialmente para facilitar el transporte de mercancías por uno o por varios modos, sin ruptura intermedia de la carga, construido de manera que pueda sujetarse y manipularse fácilmente. El término “contenedor” no incluye ni vehículos ni embalajes o envases, pero si incluye los contenedores transportados sobre chasis.

**2.15. CONVENCIÓN:** Significa la Convención Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar en vigor.

**2.16. DECLARACIÓN DE MERCANCIAS PELIGROSAS:** Documento con el que el expedidor o fabricante acredita que las mercancías que presenta pueden ser autorizadas en cualquier medio de transporte para su transporte, están adecuadamente embaladas, marcadas y etiquetadas, de conformidad con la normativa vigente. Debe incluir la información precisa respecto al nombre técnico correcto de la mercancía, número de Naciones Unidas (NU) que corresponda, clase y riesgos que entraña, número de bultos y cantidad total que se pretende transportar, el punto de inflamación si procede y la información sobre el transporte expresada en la Hoja de Seguridad de la mercancía.

**2.17. DEPÓSITO:** Es el local o la construcción destinada al almacenamiento de mercancías en general.

**2.18. DOCUMENTO DEMOSTRATIVO DE CUMPLIMIENTO:** Documento expedido por la Administración de la bandera del buque o en nombre de ella para buques que transporten mercancías peligrosas en bultos o sólidos a granel, de conformidad con la regla II-2/19.4 del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS), en el que se haga constar que dichos buques se ajustan a las prescripciones relativas a construcción y equipo estipuladas en dicha regla.

**2.19. DISPOSICIÓN:** Disposición o norma emitida por la Autoridad Marítima o Autoridad Portuaria según corresponde acorde a sus responsabilidades inherentes.

**2.20. EMBALAJE/ENVASADO:** Embalaje/envase, carga o relleno de mercancías peligrosas en receptáculos, recipientes intermedios para graneles (RIGs), contenedores, contenedores cisterna, cisternas portátiles, vagones de ferrocarril, cisternas para graneles, vehículos, gabarras de buque u otras unidades de transporte.

**2.21. EMPRESA INTERESADA EN EL CARGAMENTO:** Expedidor, transportista, agrupador de mercancías, centro de embalaje/envase o cualquier persona, compañía o institución relacionada con alguna de las actividades siguientes: identificación, contención, embalaje, envasado, sujeción, marcado, etiquetado, rotulación o documentación, según proceda, de mercancías peligrosas para ser recibidas en un puerto y para su transporte fluvial o marítimo, y que tengan bajo su mando la

supervisión de la carga en todo momento.

**2.22. ESTIBA:** La colocación de bultos, recipientes intermedios para graneles (RIG), contenedores, contenedores cisterna, cisternas portátiles, cisternas para graneles, vehículos, gabarras de buque, otras unidades de transporte y cargas a granel a bordo de buques, en depósitos, tinglados u otras zonas.

**2.23. ESTIBADOR:** Es la persona física o jurídica a cuyo cargo directo se encuentra la operación de estiba, desestiba, carga, descarga, traslado, trasbordo, recepción, entrega o cualquier otra operación de manipulación de la mercancía.

**2.24. LUGAR DE AMARRE:** Es cualquier atracadero, dársena, espigón, escollera, muelle, desembarcadero, amarradero, fondeadero o terminal mar adentro donde se pueda amarrar un buque, habilitado por la autoridad competente.

**2.25. LUGAR DE FONDEO:** Espacio acuático, localizado fuera del puerto, destinado a la permanencia de buques o artefactos navales en forma temporal, habilitado por la Autoridad Marítima y Portuaria Nacional o la Autoridad Portuaria según corresponda.

**2.26. MANIPULACION:** Se entenderán únicamente las operaciones de cargar y descargar un buque, vagón, vehículo, contenedor u otros medios de transporte, efectuar traslados a un depósito o terminal, desde éstas o en el interior de los mismos, o bien dentro de un buque, efectuar transbordos de un buque a otro (abarloado), u otros modos de transporte; en esta operación se incluye el mantenimiento intermedio, es decir, el almacenamiento temporal de algunas mercancías peligrosas, de conformidad con el Art. 1 de este Reglamento, en la zona portuaria durante su transporte desde el punto de origen al de destino, a efectos de modificar los modos o medios de transporte.

**2.27. MARPOL:** Sigla de Marine Pollution, el “Convenio Internacional para la prevención de la contaminación provenientes de buques”.

**2.28 MATERIALES RADIATIVOS:** Todo material que contenga radionucleidos en los cuales la concentración de actividad como la actividad total de la remesa, excedan los valores especificados en el Reglamento para el Transporte Seguro de Materiales Radiactivos vigente del Organismo Internacional de Energía Atómica (OIEA), adoptado en el Reglamento Técnico contra las Radiaciones Ionizantes de la República de Nicaragua.)

**2.29 MERCANCIAS PELIGROSAS:** Artículos o sustancias que, cuando se transportan por vía marítima o terrestre y que pueden constituir un riesgo importante para la Salud, la Propiedad, la Seguridad o el medio ambiente, así como cualquier otra sustancia que pueda constituir una amenaza para la seguridad en el área portuaria, terminales terrestres, o de sus proximidades. Se consideran también mercancías peligrosas aquellas que, embarcadas a granel, no estando incluidas en el Código IMDG, están sujetas a los requerimientos de los Códigos de la OMI.

**2.29.1.** Sustancias, materias y artículos peligrosos, potencialmente peligrosos y perjudiciales, incluidas las sustancias potencialmente peligrosas para el medio ambiente (contaminantes del mar) y desechos, regidos por el Código IMDG de la OMI, en su versión más actualizada.

**2.29.2.** Materias sólidas a granel que entrañan riesgos de naturaleza química y materiales potencialmente peligrosos sólo a granel (PPG), incluidos desechos, regidos por el apéndice B del CÓDIGO DE PRACTICAS DE SEGURIDAD RELATIVAS A LAS CARGAS SÓLIDAS A GRANEL de la OMI, en su versión más actualizada.

**2.29.3.** Gases regidos por los CÓDIGOS PAR A LA CONSTRUCCIÓN Y EL EQUIPO DE BUQUES QUE TRANSPORTEN GASES LICUADOS A GRANEL de la OMI.

**2.29.4.** Sustancias/productos químicos nocivos líquidos, incluidos los desechos, regidos por los CÓDIGOS PARA LA CONSTRUCCIÓN Y EL EQUIPO DE BUQUES QUE TRANSPORTEN PRODUCTOS QUÍMICOS LÍQUIDOS PELIGROSOS A GRANEL y el Anexo II del MARPOL 73/78.

**2.29.5.** La expresión mercancías peligrosas incluye también cualquier embalaje/envase vacío que no se haya limpiado, tales como contenedores, receptáculos, recipientes intermedios para graneles (RIGs), cisternas para graneles, cisternas portátiles o vehículos cisterna, que contuvieran previamente mercancías peligrosas, así como los señalados en el código IMDG, Enmienda 36

No aplica la expresión cuando los residuos dejados por las mercancías peligrosas se hayan limpiado debidamente y se hayan purgado los vapores a fin de eliminar cualquier riesgo, o que tales embalajes/envases, se hayan llenado con una sustancia que no entrañe peligros, dándoles el tratamiento correspondiente a mercancías generales.

De conformidad con el Código IMDG, Enmienda 36, cualquier vehículo de combustión interna deberá ser notificado a los transportistas de mercancías peligrosas, con No. NU 3166, Clase 9, que incluye motores de combustión, compresión/ encendido de motores, motores de pilas de combustible, vehículos de motor, vehículos híbridos, motocicletas y barcos-

Para tal efecto deberán cumplir con lo siguiente:

- 1 Los vehículos y el equipo no presentarán señales de fuga de las baterías, los motores, las pilas de combustible, las botellas o los acumuladores de gas comprimido, o el tanque o tanques de combustible, según proceda;
- 2 En el caso de los vehículos y el equipo propulsados por líquido inflamable, el tanque o tanques de combustible que contengan líquido inflamable no irán llenos por encima de una cuarta parte de su capacidad y, en cualquier caso, el líquido inflamable no excederá de los 250 litros.
- 3 En el caso de los vehículos y el equipo propulsados por gas inflamable, la válvula de cierre del combustible del tanque o los tanques de combustible estará bien cerrada;
- 4 Las baterías instaladas estarán protegidas contra daños, cortocircuitos y la activación accidental durante el transporte. Las baterías de ión litio o de metal litio cumplirán las prescripciones establecidas en la subsección 38.3 de la parte III del *Manual de Pruebas y Criterios de las Naciones Unidas*, a menos que la autoridad competente apruebe otra cosa; y
- 5 las mercancías peligrosas que se deben utilizar para el funcionamiento del vehículo o el equipo, como, por ejemplo, los extintores de incendios, los acumuladores de gas comprimido, los infladores de bolsas de aire, etc., estarán instaladas de forma segura en el vehículo o el equipo.

Los vehículos y equipos no estarán sujetos a las disposiciones del Código IMDG Enmienda 36, si se guardan en un barco de carga rodada, RO-RO (Roll on/ Roll Off ) o en otro espacio de carga designada por la Administración como específicamente diseñado y aprobado para el transporte de vehículos y equipo y no haya signos de fuga de la batería, el motor, el combustible celular, de gas comprimido del cilindro o acumulador o depósito de combustible.

Además, los vehículos y equipos no están sujetos a las disposiciones del Código si se cumple alguna de las siguientes condiciones:

- 1 el tanque o los tanques de combustible del vehículo o el equipo propulsados por un combustible líquido inflamable se encuentra vacío, y las baterías instaladas están protegidas contra los cortocircuitos;
- 2 el tanque o los tanques de combustible del vehículo o el equipo propulsados por un gas inflamable se ha vaciado del gas licuado o comprimido, la presión positiva en el tanque no supera los 2 bar, la válvula de cierre o aislamiento del combustible está cerrada y protegida, y las baterías instaladas están protegidas contra los cortocircuitos; o
- 3 el vehículo o el equipo se propulsan únicamente por una batería de acumuladores eléctrica húmeda o seca o una batería de sodio, y la batería está protegida contra los cortocircuitos.

**2.30 MERCANCIAS PELIGROSAS EN BULTOS:** Cualquier mercancía peligrosa transportada en alguno de los embalajes/envases indicados en 2.19.

**2.31. MERCANCÍA PELIGROSA INESTABLE:** Es aquella que por su composición química tiende a polimerizarse o reaccionar de cualquier otra manera, lo que resulta peligroso en ciertas condiciones de temperatura o al entrar en contacto con un catalizador, a menos que se tomen las precauciones específicas necesarias para impedirlo (inhibición, refrigeración u otras medidas igualmente efectivas).

**2.32. OFICIAL DE PROTECCIÓN DE LA INSTALACIÓN PORTUARIA (OPIP):** Persona designada por el Administrador de la instalación Portuaria o puerto correspondiente, para asumir la responsabilidad de la elaboración, implantación, revisión y actualización del Plan de Protección de las Instalaciones Portuarias, y para la coordinación con los Oficiales de Protección de los buques y con los oficiales de la Compañía para la protección marítima.

**2.33. OMI: “ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL”.**

**2.34. OPERADOR DEL LUGAR DE FONDEO O AMARRE:** Es la persona física profesionalmente capacitada que realiza la manipulación de mercancías peligrosas en el lugar de fondeo o amarre o el propietario de la instalación o la autoridad portuaria cuando actúe como tal, según corresponda.

**2.34. INSTITUCIONES PORTUARIAS:** A los organismos o representaciones estatales o privadas con poder de fiscalización o que tengan funciones relacionadas con algunas de las operaciones con mercancías peligrosas en el ámbito portuario.

**2.35. RESPONSABLE EN MERCANCIAS PELIGROSAS:** Especialista nombrado por la Administración Portuaria, o la planta terminal de carga o descarga a granel, y facultada para tomar

toda decisión relacionada con las tareas particulares que tiene encomendadas y dotada para ello de los conocimientos actuales y la experiencia necesarios y que debe estar habilitado por la Autoridad Marítima y Portuaria Nacional o la Autoridad Portuaria según corresponda, de acuerdo a la normativa que al respecto establezcan las mencionadas Autoridades.

**2.36. PROVISIONES DE A BORDO:** Materiales que se encuentran a bordo del buque para la conservación, mantenimiento, seguridad o navegación del buque (a excepción del combustible y el aire comprimido utilizados en la maquinaria de propulsión primaria del buque o en el equipo auxiliar fijo) o para la seguridad y comodidad de los pasajeros o la tripulación del buque. No se considerarán provisiones de abordó los materiales utilizados en operaciones comerciales del buque (por ejemplo, los materiales utilizados para el buceo, los reconocimientos y las operaciones de salvamento).

**2.37. SEGREGACIÓN:** Separación que debe efectuarse entre mercancías peligrosas a fin de evitar riesgos adicionales por influencias de unas sobre otras.

**2.38. SOLAS:** Abreviatura de Safety Of Life At Sea “Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar”.

**2.39. TERMINAL:** Territorio portuario que comprende un conjunto de infraestructura y superestructura, que con los equipos y servicios que ofrezca y preste el Concesionario o Explotador en forma combinada, cubra la demanda de buques y mercaderías.

**2.40. TERMINAL DE CARGA Y DESCARGA A GRANEL:** Terminal dedicada a la manipulación de mercancías peligrosas a granel. Esto incluye a los casos en que se utilicen boyas o monoboyas.

**2.41. TRABAJO EN CALIENTE:** El empleo de fuego, o llamas al aire libre, rectificar, soldar, quemar, cortar, utilizar herramientas eléctricas, hacer remaches en caliente o cualquier otro trabajo de reparación en el que se utilice el calor o se creen chispas que pudieran entrañar peligros a causa de la presencia o proximidad de mercancías peligrosas.

**2.42. MANEJO PORTUARIO:** Movimiento que se realiza en la zona portuaria utilizando uno o varios medios de transporte.

**2.43. VEHÍCULO:** Todo vehículo de carretera o vagón de ferrocarril montado permanentemente sobre un bastidor y ruedas, o sobre chasis y ruedas que es cargado, estibado y descargado como una unidad en la que se transportan mercancías peligrosas. También están incluidos en esta definición los remolques y las unidades móviles análogas, salvo las que se utilizan exclusivamente para las operaciones de carga y descarga.

**2.43.A. VEHÍCULO TANQUE O CISTERNA DE CARRETERA:** Se entiende por vehículo tanque o cisterna de carretera a un vehículo dotado de una cisterna que cumple los requerimientos establecidos en el código IMDG para los tanques portátiles tipos 1 o 2 o bien del tipo 4, destinados al transporte de líquidos peligrosos por los diferentes modos de transporte mar y tierra, cuya cisterna sea rígida y permanentemente unida al vehículo de transporte, que no pueda llenarse o vaciarse mientras este a bordo y su embarque sea sobre sus propias ruedas.

**2.44. ZONA PORTUARIA O ÁREA PORTUARIA:** Es el ámbito espacial que comprende, por el agua: los diques, dársenas, muelles, radas, fondeaderos, escolleras y canales de acceso y

derivación y por tierra: el conjunto de instalaciones, edificios, terrenos y vías de comunicación indispensables para la normal actividad de carga o descarga de buques, su maniobra y desarrollo de la navegación.

## SECCIÓN 3

### DISPOSICIONES GENERALES

#### **ARTÍCULO 3.- OBLIGATORIEDAD DE LOS BUQUES QUE TRANSPORTAN MERCANCÍAS PELIGROSAS:**

Los buques que transporten mercancías peligrosas cumplirán con las disposiciones del presente Reglamento según corresponda con las disposiciones siguientes:

a) Los buques a los que les sea aplicable la Convención o el Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en la Mar, 1974 (SOLAS), cumplirán las normas establecidas en el Capítulo VII de (el) la misma (o) y, complementariamente, lo dispuesto en el Código pertinente, según la sustancia de que se trate y la modalidad empleada para su transporte.

b) Los buques no sujetos a la Convención o el Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en la Mar, 1974 (SOLAS), cumplirán, en la medida de lo posible y razonable, las normas citadas en el inciso a, precedente, a cuyos fines la Autoridad Marítima determinará las medidas de seguridad a cumplir en cada caso, según la peligrosidad de la carga y la modalidad de transporte empleada.

Todo Buque que se encuentre en puerto esperando turno o efectuando operaciones de embarque o desembarque de mercancía peligrosa o que porten ésta con destino a otros puertos, deben instalar las señales que fijen los reglamentos internacionales o el puerto para éstos, tanto de día como de noche.

En todo buque en el que se estén efectuando operaciones de transporte o manipulación de mercancías peligrosas, deberá exhibir durante el día la bandera "B" del Código Internacional de Señales y durante la noche, una luz roja todo horizonte fija.

Además y accesoriamente deberán cumplir con las disposiciones específicas para los buques que se dedican al transporte de mercancías peligrosas indicadas en el Capítulo II-2 del SOLAS sobre prevención, detección y extinción de incendios y más concretamente la Regla 19 cuya finalidad es proveer medidas de seguridad adicionales contra incendios.

**ARTICULO 4.- ÁREAS DE SEGURIDAD:** Las Administraciones Portuarias determinarán dentro de las zonas portuarias las áreas de seguridad para manipular o almacenar mercancías peligrosas, en forma permanente o temporaria.

**ARTICULO 5.- NOTIFICACIÓN ANTICIPADA:** Con antelación a la entrada o salida de las zonas portuarias, los Agentes Navieros o Líneas Navieras de los buques o vehículos que ingresen a puerto transportando mercancías peligrosas presentarán con 72 horas de antelación como mínimo, la notificación correspondiente e identificación (# de ONU), el nombre específico del

material peligroso en idioma español ante la Autoridad Marítima y Portuaria Nacional y la Administración Portuaria respectivamente, cumpliendo con las formalidades que al respecto establezcan las mismas y cuyo contenido, será como mínimo, el establecido en el Anexo I del presente Reglamento.

Todo Agente Naviero o el representante de un buque que transporte en tránsito o con destino al país cualquier tipo de mercancía considerada como peligrosa, deberá cumplir con los siguientes requisitos:

- a) Presentar 72 horas antes de su llegada, y en el caso de los buques regulares de corta distancia con un mínimo de 10 horas de anticipación al arribo del buque, la Declaración de Mercancías Peligrosas de la OMI o carta especial conteniendo información necesaria sobre el carácter peligroso de la mercancía, número de las Naciones Unidas, clase, número de bultos, lugar de estiba y destino, y si es necesario, detalles sobre las precauciones que deban adoptarse.
- b) La mercancía descrita debe aparecer consignada en el Manifiesto de Mercancía, si viene expresada en otro idioma distinto del español, deberá presentarse traducción simple en hoja adjunta, efectuada por la agencia naviera.
- c) Todos los contenedores de mercancías peligrosas deberán estar debidamente etiquetados de acuerdo a la clase que corresponda; caso contrario, no se bajarán del buque.
- d) Cuando un buque transporte mercancías peligrosas que no sean debidamente declaradas en el manifiesto de mercancía, la Autoridad Portuaria se reserva el derecho de aplicar la sanción correspondiente y/o impedir su bajada al puerto.
- e) La mercancía de aquellos contenedores que muestren señales de derramamiento de su contenido, y que sean nocivos y/o dañinos para la salud humana, medio ambiente e infraestructura portuaria, deberán ser notificado de previo y retirados en entrega directa al costado del buque.
- f) Una vez que se haya plasmado en el Acta Acuerdo de Planificación del Buque, el tratamiento aplicado a la estadía de la Mercancía Peligrosa, de conformidad con la Definición 2.16 de este Reglamento, la Unidad de Seguridad y Ambiente, deberá dar seguimiento al cumplimiento de la misma; el consignatario que no cumpla con el periodo establecido de estadía de la mercancía Peligrosa, se aplicará sanción por cada día adicional.
- g) Los días de gracia por Almacenaje de contenedores, es aplicado solamente a la mercancía regular, privilegio que pierde aquel contenedor que contiene mercancía peligrosa.

No podrán agruparse o transportarse en un mismo contenedor mercancías peligrosas con mercancías comestibles, productos farmacéuticos o semillas, ni podrán movilizarse o transportarse mercancías en combinación como las antes indicadas.

La Administración Portuaria deberá planificar la atención de los buques y la carga peligrosa que transporten de acuerdo a la resolución y al tratamiento definido para la manipulación, manejo, transporte, almacenamiento y estadía temporal por las autoridades especializadas que corresponda (BOMBEROS, IPSA, MAGFOR, DGTA, DGA, MARENA, MEM, INE y MINSAs).

**ARTÍCULO 6.- DOCUMENTACIÓN A LLEVAR A BORDO:** Los buques que transporten mercancías peligrosas llevarán a bordo la documentación que al respecto establezcan la Convención, Códigos y demás normas nacionales e internacionales, según corresponda.

**ARTÍCULO 7.- REQUERIMIENTOS.** La Autoridad Marítima y Portuaria Nacional, requerirá la presentación de especificaciones técnicas relacionadas con las características de la carga y la modalidad de transporte a emplear y la hoja de seguridad IMDG, con el objeto de acreditar la adopción de las condiciones de seguridad exigibles para el transporte:

- a. Lista de carga en español
- b. Lista de mercancía peligrosa con tiempo mínimo de aviso a planificación de 24 horas. Y su pago correspondiente de trámites.
- c. Identificación del Buque y del Tiempo Estimado de Arribo (E.T.A.)
- d. Identificación correcta de la mercancía peligrosa, número O.N.U., nombre específico del material (N.E.P.), correcta identificación de la clase de riesgo, punto de inflamabilidad o combustión espontánea y si tiene riesgos secundarios.
- e. Número del contenedor con su etiqueta de riesgo.
- f. Lista de carga y tipo de embalaje.
- g. Los contenedores que contengan mercancías peligrosas Riesgos Clase # 1-1 al 1-5, clase # 2.2, clase # 3, clase # 4, clase # 5.1 6.6 y que a su vez contengan mercancías peligrosas de clase # 9, Misceláneos de varios riesgos, se le dará el tratamiento correspondiente a las de mayor peligrosidad.

**ARTICULO 8.- INSPECCIONES DE LAS MERCANCIAS PELIGROSAS:** Los buques e instalaciones portuarias sujetos a las disposiciones de este Reglamento, de conformidad con la hoja de seguridad, serán objeto de las inspecciones que la DGTA, Dirección General de Bomberos, Policía Nacional, MINSA, MAG-FOR, IPSA, DGA y EPN, según corresponda, considere necesarias, y estarán facultadas, según el caso para:

- a) Examinar documentos y certificados e inspección del producto que guarden relación con la seguridad en el transporte, la manipulación, la estiba y el almacenado sin riesgos de mercancías peligrosas en la zona portuaria.
- b) Examinar los bultos, así como los medios de contención y prevención como respuesta primaria ante eventos de las mercancías peligrosas en las zonas portuarias, cuando sea práctico, hacerlo sin riesgo y extraer las muestras de las mismas cuando sea necesario por motivo de seguridad, y evitar contaminación.
- c) Si antes o durante la operación de carga o descarga se encuentran piezas o bultos con señales de avería se deberá de reportar inmediatamente al supervisor de turno, con el fin de levantar el acta de avería correspondiente y tomar las medidas pertinentes del caso. Un buque puede ser

inspeccionado en todo momento por el Estado Rector de Puerto en relación con el transporte de estas sustancias.

d) Exigir la apertura o inspección de cualquier bulto o contenedor, según se encuentren en tierra o a bordo, respectivamente, cuando tengan fundadas sospechas de que contienen mercancías peligrosas que no hayan sido declaradas, previo traslado a lugar seguro. Si la inspección resulta positiva, la autoridad que ordenó tal inspección podrá imponer la correspondiente sanción al responsable de la infracción.

**ARTICULO 9.- EXTENSIÓN DE CERTIFICADOS Y AUTORIZACIONES:** Las Autoridades especializadas según corresponda, otorgarán cuando sea necesario, los certificados y autorizaciones que sean de aplicación a este Reglamento, de acuerdo a la modalidad de transporte y al trabajo a realizar dentro de la zona portuaria.

**ARTICULO 10.- BUQUES CON AVERÍAS:** La Administración Portuaria notificará a las Autoridades competentes cuando el buque sufra averías u otros siniestros que involucren mercancías peligrosas transportadas, en tal caso el buque suspenderá la operación de cargue o descargue, se activará el plan de contingencia del buque y del puerto. La Línea Naviera que representa el buque y el consignatario del producto que se está segregando deben responder con su accionar a las normas existentes sobre tales emergencias, las que podrán complementarse con las directrices que para esos casos imparta la Autoridad Marítima y Portuaria Nacional.

**A. Buques que transportan contenedores averiados con mercancías peligrosa abordó:** El Capitán del buque activa el Plan de Contingencia a bordo del buque e informa a través de su Línea Naviera del daño y riesgos a la Administración Portuaria y Autoridad Marítima y Portuaria Nacional.

**ARTICULO 11.- DETERMINACION DE LUGAR DE FONDEO:** Los buques que arriben transportando mercancías peligrosas, serán dirigidos a zonas temporarias o permanentes habilitadas para tal fin.

**ARTICULO 12.- OPERACIONES DE CARGA Y DESCARGA:** En las operaciones de carga y descarga de mercancías peligrosas en contenedores se observarán y se verificarán cada una de ellas y se cumplirán con las Normativa de Seguridad y con las recomendaciones de la Autoridad competente, según corresponda. La Administración Portuaria mantendrá en todo momento la dirección y coordinación de cualquier operación que se realice en el recinto portuario y en la carga y descarga de los barcos.

**ARTICULO 13.- CERTIFICACIÓN PARA OPERAR CON MERCANCIAS PELIGROSAS:** Todas las terminales portuarias, privadas o públicas, que operen con mercancías peligrosas, ya sea en bultos o a granel en forma sólida, líquida o gaseosa, deberán estar debidamente habilitadas por la DGTA, D.G.B. o el MINSA si la mercancía es de carácter biológico y cumple con todos los requerimientos establecidos por esta Autoridad en la presente norma. La DGTA además establecerá los requisitos complementarios o elementos técnicos de juicio que se deberán satisfacer para obtener la debida certificación.

**ARTICULO 14.- TÉCNICO OPERADOR DE MERCANCIAS PELIGROSAS:** Todas las tareas relacionadas con el transporte, manipulación y almacenamiento sin riesgos de mercancías peligrosas serán supervisadas a través de un técnico Operador de mercancías peligrosas. Para desempeñarse como técnico operador de mercancías peligrosas, deberá ser habilitado y registrado por la Autoridad Marítima y Portuaria o la Administración Portuaria, según corresponda, quién determinará los requisitos, el procedimiento y las formalidades para la habilitación y registro. El Técnico Operador de Mercancías Peligrosas deberá coordinar su labor con el OPIP, y con todos aquellos con que corresponda de acuerdo con los reglamentos y códigos vigentes.

**ARTICULO 15.- ADMISIÓN DE MERCANCIAS PELIGROSAS:** Las Administraciones Portuarias se reservan el derecho de limitar la cantidad y clases de mercancías peligrosas que puedan ingresar o no en una zona portuaria, por cualquier medio de transporte, teniendo en cuenta las instalaciones disponibles para la recepción, equipos a utilizar, los riesgos derivados de la ubicación de los centros poblados y con el objeto de mantener las condiciones de seguridad mínimas establecidas en la presente norma.

15.1.1 A fin de aumentar los niveles de seguridad en las instalaciones portuarias, aquellas mercancías que por su nivel de peligrosidad no pueden ser depositadas o almacenadas bajo ninguna condición, deberán ser embarcadas o desembarcadas en forma directa. (Ver anexo)

15.1.3 La mercancía peligrosa que se acepta almacenar en el recinto portuario con condiciones y en forma temporal, queda sujeta a las regulaciones que para tal efecto establezcan las autoridades correspondientes.

Para el caso de buques que deseen hacer uso de las facilidades del Puerto con mercancía peligrosa y/o carezcan de elementos necesarios para manejarla con seguridad, o cuyo equipo esté en malas condiciones y constituya un peligro para la seguridad de los demás buques, instalaciones o facilidades portuarias y personal involucrado en la actividad del Puerto, la Administración Portuaria, tiene la facultad de no permitir la entrada del buque o exigir que éste abandone la jurisdicción del Puerto.

**ARTICULO 16.- MERCANCIAS PELIGROSAS QUE CONSTITUYAN RIESGO POTENCIAL:** Si alguna mercancía peligrosa que se halle en la zona portuaria constituye un peligro inminente y cierto para la vida, el medio ambiente o los bienes, la Administración Portuaria en coordinación con las Autoridades competentes podrá ordenar que se retire la mercancía, o el buque, bulto, contenedor, cisterna portátil o vehículo que la contenga. Si fuera necesario el movimiento de un buque deberá ordenarlo la Autoridad Marítima y Portuaria Nacional y/o la Capitanía de Puerto.

**ARTICULO 17.- DISPONIBILIDAD DE CABOS DE REMOLQUE:** Todo buque que requiera la utilización de remolcadores y se encuentre atracado o fondeado con mercancías peligrosas a bordo, deberá disponer de cabos de remolque de diámetro y longitud adecuados, en proa y en popa, listo para su uso inmediato. Asimismo, en caso de encontrarse atracado deberá asegurarse que las providencias al efecto sean tales que el buque pueda soltar amarras rápidamente operando las mismas sin el auxilio del personal terrestre.

**ARTICULO 18.- GUARDIA EN LOS BUQUES:** En todo buque cargado con mercancías peligrosas el Capitán deberá disponer una guardia de tripulantes, adecuada por su composición y

suficiente por su número, para operar los dispositivos del buque ante una emergencia, incluyendo el mantenimiento de accesos adecuados al buque desde tierra en caso de encontrarse atracado o desde otras embarcaciones en caso de encontrarse fondeado.

**ARTICULO 19.- EQUIPOS PROTECTORES EN LOS BUQUES:** Las guardias de los buques deberán disponer de equipos protectores adecuados para combatir los derrames o incendios de las mercancías peligrosas que transportan, los que también deberán proveer al personal que manipule los mismos a bordo. La Autoridad Marítima y Portuaria Nacional en aplicación al Estado Rector de Puertos, podrá verificar el estado, la cantidad y calidad en que se encuentran estos equipos y si están acorde al material que transportan.

**Asimismo deberán cumplir las siguientes prescripciones:**

1. Se proveerán sistemas de prevención de incendios para proteger al buque de los peligros adicionales que conlleva el transporte de mercancías peligrosas.
2. Las mercancías peligrosas estarán debidamente separadas de las fuentes de ignición y de calor.
3. Se proporcionará de equipos de protección individual contra los peligros asociados al transporte de mercancías peligrosas.

**ARTICULO 20.- DISPOSITIVOS DE ALARMAS:** En las áreas portuarias de seguridad se establecerán los dispositivos de alarma destinados a poner aviso de cualquier emergencia al personal que se encuentre en ellas o en otros lugares aledaños que pudieran resultar afectados.

Los mencionados dispositivos también comprenderán las comunicaciones a los servicios de emergencia que deban intervenir en la contingencia o eventos no esperados y si se presenta un evento estando buques atracados el OPIP deberá informar al OPB.

**ARTICULO 21.- MEDIOS DISPONIBLES EN ÁREAS DE SEGURIDAD:** En las áreas portuarias de seguridad se deberá disponer de los siguientes medios:

- a) Procedimientos de emergencia para combatir derrames o incendios, personal y/o brigadas de primeros auxilios, personal capacitado y medios de erradicación primarios para estos eventos.
- b) El equipo protector adecuado para el personal que aplique el procedimiento de emergencia correspondiente.
- c) Procedimientos médicos de emergencia y evacuación en casos de accidentes personales relacionados con mercancías peligrosas.
- d) Mapas que muestren las áreas de concentración y evacuación y medios de transferencia.

**ARTÍCULO 22.- RESPONSABILIDADES DEL OPERADOR DEL LUGAR DE FONDEO O ATRAQUE:** El operador del lugar de fondeo o atraque tendrá en cuenta los riesgos relacionados con dichas actividades en las áreas portuarias y los tendrá presentes cuando elabore procedimientos operacionales seguros. Proporcionará información, instrucción, formación y

supervisión adecuadas a sus empleados para garantizar la puesta en práctica de procedimientos operacionales seguros.

El operador del lugar de fondeo o amarre se asegurará que se formulen planes adecuados para hacer frente a todas las situaciones de emergencia previsible. Dichos planes se coordinarán con los planes para contingencias portuarias y guardarán relación con los sucesos y sus consecuencias en la zona que controle dentro de las áreas portuarias y en las zonas o locales adyacentes. El operador de atraque y las empresas interesadas en el cargamento se asegurarán que la seguridad de todos los aspectos del transporte y manipulación de las mercancías peligrosas se revisen periódicamente.

El consignatario o embarcador que maneje las mercancías peligrosas antes mencionadas, deberá contar con un plan de contingencia aprobado por la DGTA, para enfrentar cualquier eventualidad o siniestro. De igual manera, todo buque tanque que navegue en aguas nacionales deberá llevar a bordo un plan de emergencia para casos de derrame.

**ARTICULO 23.- TRABAJOS DE REPARACIÓN O MANTENIMIENTO:** En las áreas portuarias de seguridad solo se podrán efectuar tareas de mantenimiento o reparaciones de buques que cuenten con la aprobación previa de la Autoridad Marítima y Portuaria Nacional, la que en caso de autorizarlas establecerán los recaudos de seguridad que deberán observarse durante su ejecución, debiendo observarse por parte de la Autoridad competente, lo prescrito en aplicación del Estado Rector de Puertos.

**ARTICULO 24.- INGRESO DE PERSONAS EN ÁREAS DE SEGURIDAD:** En las áreas portuarias de seguridad, sólo podrán ingresar y permanecer aquellas personas facultadas por la Administración Portuaria.

**ARTICULO 25.- FORMACIÓN:** Las Autoridades competentes deberán exigir y garantizar que el personal de las Administraciones Portuarias que operen con mercancías peligrosas en bultos o a granel, así como todas las empresas vinculadas a la actividad de transporte, manipulación o en la supervisión de estas actividades, dispongan de la formación adecuada y de las calificaciones correspondientes a sus responsabilidades y a la función que desempeñe en la empresa.

La capacitación del personal deberá ser brindada por Organismos o Instituciones con reconocimiento y acreditaciones Internacionales conforme a lo establecido en el Código IMDG, Enmienda 36. Capítulo 1.3.

**ARTICULO 26.- CONDICIONES METEOROLÓGICAS ADVERSAS:** No se permitirán que se manipulen mercancías peligrosas cuando las condiciones meteorológicas puedan acrecentar considerablemente los riesgos que entrañan tales mercancías.

**ARTÍCULO 27.- MANIPULACIÓN DE MERCANCÍAS PELIGROSAS EN HORAS NOCTURNAS:** No se manipularán mercancías peligrosas durante las horas de oscuridad a menos que se haya obtenido adecuadamente condiciones de iluminación para el manipuleo de tales mercancías. Durante la noche los barcos deberán tener iluminación adecuada en bodegas y escalas de uso, de lo contrario no se autorizara la operación, el operador portuario deberá garantizar la iluminación en las áreas propias.

**ARTICULO 28.- MANIPULACIÓN DE MERCANCIAS BAJO EFECTOS DEL ALCOHOL O SUBSTANCIAS PSICOTRÓPICAS.** Ninguna persona que se halle bajo la influencia del alcohol o de alguna droga deberá intervenir en operación alguna que entrañe manipulación de mercancías peligrosas ya sea a bordo o en las cercanías donde se las manipulen. El control de acceso de personas al recinto portuario, será el garante de impedir el acceso de personas en tales condiciones.

**ARTÍCULO 29.- PROHIBICIÓN DE FUMAR y OTROS EVENTOS EN EL MUELLE DE CARGA LIQUIDA Y DESCARGUE y ÁREAS DE CONTENEDORES:** No se permitirá fumar en ninguna de las áreas del Recinto Portuario,

**ARTÍCULO 30.- MERCANCIAS INCOMPATIBLES:** No se permitirá el manipuleo simultáneo de mercancías incompatibles entre sí, de conformidad a lo prescrito en el IMDG.

**ARTÍCULO 31.- TOMA DE COMBUSTIBLE:** Las terminales de mercancías peligrosas en bultos o a granel se asegurarán que en todas las operaciones de toma de combustible se completa la lista de comprobación que se indica en el Anexo III de la presente norma. No se permitirá realizar toma de combustible al mismo tiempo que la manipulación de mercancías peligrosas, desgasificación de buques, purga o limpieza de cisternas.

La lista de comprobación que se indica en el Anexo III, hoja N° 2 deberá ser completada antes que se inicien las operaciones de aprovisionamiento y estarán disponibles para ser presentadas ante la Autoridad Marítima y Portuaria Nacional a su requerimiento. Se realizará un estricto control de seguridad aplicando normativas de control de despacho inventario de equipos para mitigar eventos no esperados teniendo una pared de prevención (pala, arena, manta gruesa, extintores), de acuerdo a las dimanaciones de despacho, todo este equipo debe de estar a una distancia accesible de 4 metros, alejado de la toma de combustible.

**ARTICULO 32.- UTILIZACIÓN DE PLAGUICIDAS A BORDO DE LOS BUQUES, ESPACIOS DE CARGA Y/O UNIDADES DE TRANSPORTE:** Las empresas de desinfección y/o fumigación que operen en las terminales, para realizar tareas que involucren plaguicidas a bordo de los buques, espacios de carga o unidades de transporte deberán encontrarse debidamente registradas y habilitadas de acuerdo a las condiciones establecidas por la Autoridad Marítima y Portuaria Nacional.

En caso de fumigación de espacios de carga y/o unidades de transporte o buques, se colocarán letreros que puedan verse claramente desde la puerta o entrada al compartimiento o a la unidad de transporte o buque sometidos a fumigación. Los letreros indicarán los riesgos existentes para cualquier persona que entre a dichos lugares. Se asegurará además de que nadie entra en un buque, compartimiento o unidad de transporte que hayan sido fumigados, salvo si éstos se han ventilado totalmente y el Responsable técnico de la Empresa de fumigación ha certificado que se puede entrar en forma segura.

**ARTÍCULO 33.- LUGAR DE ATRAQUE:** El lugar de atraque del buque debe estar provisto de una conexión, según normas internacionales, de buque a tierra para el suministro de agua al

equipo contra incendios del buque (SOLAS 74). El buque deberá tener el equipo contra incendio listo para uso inmediato, cubriendo el muelle donde opera.

**ARTICULO 34.- VEHÍCULOS QUE TRANSPORTEN MERCANCIAS PELIGROSAS:** Los vehículos de carga que ingresen a la zona portuaria transportando mercancías peligrosas o con el objeto de retirar éstas, deberá cumplir con las normas nacionales que garanticen que los mencionados vehículos son aptos y se encuentran habilitados para transportar en forma segura dichas mercancías peligrosas. La Administración Portuaria podrá negar el acceso al recinto portuario al vehículo que considere no reúne la condiciones de seguridad para el transporte de la mercancía peligrosa. Estos vehículos deben portar el permiso de transporte que otorga la Dirección de Bomberos.

**ARTÍCULO 35.- LIMITACIÓN DE ALMACENAMIENTO:** De conformidad con el Art. 1 de este Reglamento, las mercancías peligrosas, deben permanecer en el muelle el menor tiempo posible y se prohibirá su almacenamiento.

La mercancía peligrosa no goza de período de gracia, sino del período que se le autorice para su estadía en el recinto portuario de acuerdo a su clasificación.

## CAPITULO II

### SECCIÓN 1

#### DISPOSICIONES PARTICULARES PARA TERMINALES QUE OPEREN CON MERCANCIAS PELIGROSAS EN BULTOS.

**ARTÍCULO 36.- BUQUES QUE TRANSPORTAN MERCANCIAS PELIGROSAS EN BULTOS:** El transporte por buques de mercancías peligrosas en bultos se rige por las disposiciones del IMDG.

**ARTÍCULO 37.- EMBALAJE/ENVASADO:** Los embalajes a utilizar en el transporte de mercancías peligrosas en bultos, cumplirán las especificaciones previstas en el Código IMDG. Para el personal que ejercerá estas labores, se estará a lo dispuesto en la Ley No. 618, Ley General de Higiene y Seguridad del Trabajo.

**ARTICULO 38.- ADMISIÓN DE MERCANCIAS PELIGROSAS EN BULTOS:** La Administración Portuaria y las autoridades competentes deberán verificar que todas las mercancías peligrosas que ingresen a la zona portuaria se encuentren debidamente identificadas, embaladas, marcadas y etiquetadas de conformidad con las disposiciones del Código IMDG. Las Administraciones Portuarias no podrán almacenar mercancías peligrosas en embalajes sueltos.

En el caso de las mercancías con número ONU 3166, la Disposición Especial 961 del Código IMDG, Enmienda 36, describe estrictas medidas técnicas que se pueden tomar para neutralizar el peligro de combustible y baterías y permitir que los vehículos se consideren no peligrosos. Si se cumple completamente con estos requisitos (que incluyen el vaciado del tanque de combustible y desconectar la batería) y presenta una declaración por escrito de cumplimiento para apoyar esta

acción, el vehículo puede ser clasificado como no peligroso, por lo tanto, la Administración Portuaria solicitará al consignatario de la carga una declaración escrita, que exprese:

*"Confirmamos que el vehículo ofrecido para el envío cumple con los requisitos de la Disposición Especial 961 del Código IMDG y que el tanque de combustible del vehículo está vacío y las baterías instaladas están protegidas contra un corto circuito. "*

**ARTÍCULO 39.- INGRESO DE MERCANCIAS PELIGROSAS EN ENVASES DAÑADOS:** La Administración Portuaria no permitirá el acceso y rechazará todas las mercancías peligrosas cuyos embalaje/envases se encuentren dañados y que pretendan ingresar a una terminal en forma terrestre o para ser desembarcadas. Cuando en la manipulación dentro de la terminal se dañen embalajes/envases con mercancías peligrosas el Consignatario de la carga o su Agente Aduanero adoptarán las medidas de seguridad adecuadas para re envasar dichas mercancías en embalajes de mayor tamaño, para su posterior traslado a lugares debidamente habilitados para mercancías dañadas.

**ARTÍCULO 40.- RESPONSABILIDADES DE LAS EMPRESAS INTERESADAS EN EL CARGAMENTO:** Las empresas interesadas en el cargamento se asegurarán que las mercancías peligrosas que remitan para el transporte cumplan con todas las disposiciones vigentes. Se asegurarán que todas las unidades de transporte utilizadas para el transporte por vía marítima sean adecuadas a tal efecto, de conformidad con el Convenio sobre la Seguridad de los Contenedores (Convenio CSC), y de que estén correctamente embaladas/envasadas, rotuladas, marcadas y documentadas, de conformidad con el Código IMDG y demás códigos pertinentes.

**ARTÍCULO 41.- REQUERIMIENTOS PARA ZONAS DE ESTIBA DE MERCANCIAS PELIGROSAS:** Dentro de la zona portuaria las mercancías peligrosas deben permanecer el tiempo mínimo indispensable para su traslado fuera de dicha zona. La Administración Portuaria deberá destinar zonas especiales para la estiba transitoria de las mencionadas mercancías. A tal efecto, para la elección de dichas zonas se deberá cumplir con los siguientes requisitos: **ESTOS LUGARES DEBEN ESTAR DOTADOS DE UN SISTEMA DE SEGURIDAD ESTABLECIDOS PARA DELIMITACIÓN Y PROTECCIÓN EN MERCANCIAS PELIGROSAS.**

a) La zona elegida estará situada lo más lejos posible de otros lugares de trabajo y del público o zonas habitadas, y que no entrañen riesgos de inundaciones, o que estén debidamente protegidas contra éstas, utilizando medios tales como diques o escolleras. **SE DELIMITARAN LAS ÁREAS Y SE INSTALARAN RÓTULOS DE “ÁREA DE RIESGOS” Y “ÁREAS ESTRICTAMENTE PROHIBIDOS” Y AL REALIZAR EL RETIRO DE UN CONTENEDOR, EL OFICIAL DE PATIO DE LA ADMINISTRACIÓN, DELIMITARÁ NUEVAMENTE EL ÁREA**

b) La distancia del muelle de atraque a la zona de depósito será la menor posible.

c) El recorrido de los vehículos que retiren la mercancía para los destinatarios, será el menor posible por dentro de la zona portuaria, y dentro de lo posible, el tráfico será en un solo sentido.

- d) La zona de almacenamiento o estiba será fácilmente accesible para los servicios de emergencia. Deberá existir un acceso disponible para los servicios de emergencia en forma permanente.
- e) La zona de almacenamiento deberá garantizar un suministro adecuado de agua para extinguir incendios o, de ser necesario, de otros agentes extintores.
- f) La zona especial estará perfectamente conectada con todas las instalaciones vitales del servicio del puerto.
- g) Los lugares de estiba, abiertos, tinglados semi-abiertos o depósitos, requieren de segregación de acuerdo a lo estipulado al respecto en el presente Reglamento.
- h) Todas las zonas en que se almacenen o estiben mercancías peligrosas, deberán estar perfectamente cercadas o valladas, sus caminos pavimentados y deberán contar con una iluminación adecuada y perfectamente protegida. El cercado o vallado no deberá impedir el ingreso en situaciones de emergencia o entorpecer las maniobras en dichos acontecimientos.
- i) Los sitios donde se estiben mercancías peligrosas deberán tener piso sólido, estar perfectamente señalados y con las marcas respectivas de advertencia en cuanto al riesgo que las mercancías presentan. Estas señales de advertencia deberán ser los rótulos identificadores de la clase de riesgo, según lo establecido en el Código IMDG.

**ARTÍCULO 42.- EQUIPAMIENTO Y PLANES DE EMERGENCIA:** Las Administraciones Portuarias deberán garantizar que el personal que manipula mercancías peligrosas dispone del equipo operacional, ropa protectora de protección personal adecuada para operar con tales mercancías. Además deberán disponer de un número suficiente de equipos de emergencia para ser utilizado por personal propio debidamente entrenado y capacitado para asistir en situaciones de emergencia con productos químicos. Deberán contar asimismo, con procedimientos operacionales y de emergencia debidamente ensayados en forma periódica. Los planes de emergencia deberán haber sido coordinados previamente con los servicios locales o brigadas externas de emergencias.

Los planes de emergencias deberán incluir por lo menos:

- a. La provisión de puntos de accionamiento apropiados de la alarma de emergencia;
- b. Deberá indicar claramente la manera de iniciarlo, las medidas que se han de tomar para ponerlo en práctica e identificar las instalaciones y el equipo disponible en caso de emergencia;
- c. La provisión del equipo de emergencia apropiado para los riesgos que puedan presentarse;
- d. La constitución de un equipo local del puerto que coordine la actuación en situaciones de emergencia graves y actúe directamente en caso de incidentes más corrientes, tales como pequeños escapes o derrames de mercancías peligrosas;

- e. Medidas coordinadas con el Capitán del buque para poder soltar las amarras del **BUQUE** en caso de emergencia;
- f. Medidas para asegurar el acceso o la salida adecuada en todo momento;
- g. Procedimientos para la notificación de sucesos o de situaciones de emergencia con los servicios de emergencia locales.

Se deberán efectuar a cabo revisiones rutinarias del Plan de Emergencia periódicamente, así como después de cada ocasión en la que dicho plan se haya ejecutado o se hayan hecho prácticas, y cuando se hagan cambios operacionales o constructivos en la terminal portuaria.

**ARTÍCULO 43.- INFORMACIÓN EN CASO DE EMERGENCIA.** Las brigadas externas en caso de emergencia: deben estar preparados para el manejo y manipulación de mercancías peligrosas y con el equipo pertinente de acuerdo al caso.

Para garantizar que se da una respuesta rápida y eficaz, se trate al personal lesionado y se mitiguen los daños es fundamental que se dé lo más rápidamente posible una descripción concisa y precisa del suceso a los servicios de emergencia externos de la terminal cuando sean requeridos, la cual será suministrada por personal de la Autoridad Portuaria. En esta descripción se incluirán detalles como los siguientes, si se dispone de ellos inmediatamente:

- a. La naturaleza, fecha y tiempo del suceso;
- b. La localización exacta;
- c. El tipo, la cantidad y estado de las cargas de que se trate;
- d. Los riesgos específicos que se pueden plantear/contaminantes del mar;
- e. Detalles relativos a las marcas y las etiquetas;
- f. Nombre de expedición /clase del Código IMDG, número ONU;
- g. Nombre del fabricante o consignatario de la carga y número telefónico.
- h. Extensión de las averías/contaminación;
- i. Secuencia de acontecimientos que ocasionaron tal suceso;
- j. Número y tipo de heridos/muertos;
- k. Medidas de emergencia tomadas.
- l. Nombre del operador de mercancías peligrosas.

**ARTÍCULO 44.- SEGREGACIÓN DE MERCANCIAS PELIGROSAS:** Las mercancías peligrosas que se encuentren dentro de una zona portuaria deberán estar perfectamente segregadas de otras mercancías peligrosas incompatibles. A tal efecto las Administraciones Portuarias podrán utilizar la tabla de segregación especificada en el Anexo IV de la presente norma.

**ARTÍCULO 45.- ZONA DE ALMACENAMIENTO O ESTIBA DE CONTENEDORES:** Las Administraciones Portuarias deberán garantizar que en las zonas donde se manipulen mercancías peligrosas en contenedores se cumplan con las siguientes directrices:

- a. Las mercancías peligrosas en contenedores se estibarán aplicando al respecto la segregación indicada en el Anexo IV de la presente norma.
- b. Deberán disponer de lugares específicos, separados y perfectamente señalizados para la realización de las operaciones de consolidado y desconsolidado
- c. La limpieza de los contenedores y las cisternas portátiles que hayan contenido mercancías peligrosas deberán realizarse en lugares especiales, distintos de aquellos donde se almacenan mercancías peligrosas. Estos lugares deberán contar con los medios adecuados para evitar que las aguas contaminadas de los lavados entren en contacto con el suelo, los cursos de agua o los sistemas de desagües cloacales o pluviales. A tal efecto las terminales deberán tener en cuenta las disposiciones nacionales sobre residuos o desechos peligrosos.
- d. Las Administraciones Portuarias deberán asegurarse que las personas que hacen vaciado de contenedores, después de realizar dicha operación, retiren del contenedor todos los rótulos e identificaciones de riesgo de las mercancías peligrosas que transportaba, previo proceso de limpieza, si fuera el caso.
- e. Todos los contenedores deberán estar colocados con sus puertas hacia la calle para facilitar el acceso en caso de emergencia. Las calles deberán permitir el libre acceso de los equipos de emergencia.
- f. Para la operación de consolidado de mercancías peligrosas en contenedores en zonas portuarias, la Administraciones Portuarias deberán asegurarse que las personas que realicen tales operaciones estén debidamente capacitadas para tal fin, debiendo cumplir con las "Directrices de la OMI/OIT, sobre la estiba de la carga en contenedores o vehículos", y en condiciones de extender los correspondientes certificados.

**ARTÍCULO 46.- PROHIBICIÓN DE ESTIBAR EN SÓTANOS O PLANTAS ALTAS:** Las mercancías peligrosas, no podrán ser estibadas en sótanos o plantas altas debido a la dificultad de actuar en caso de emergencia.

## SECCIÓN 2

**DISPOSICIONES GENERALES DE PERMANENCIA O ALMACENAMIENTO PARA CADA CLASE.**

**ARTÍCULO 47.- DISPOSICIONES PARTICULARES CON EXPLOSIVOS:** Todos los explosivos que ingresen a la terminal portuaria deberán contar con la autorización previa de la Autoridad competente en dicha materia, y acorde con disposiciones que rigen en la materia. Las mercancías

peligrosas de las clases 1 -Explosivos- (que no sean de la división 1.4S) deberán cumplir con la condición de "Despacho forzoso", es decir serán las últimas en llegar y las primeras en salir. No se permitirá el almacenamiento de estas sustancias en zonas portuarias.

**ARTÍCULO 48.- DISPOSICIONES CON LA CLASE II. GASES.-** Respecto a las precauciones en el manejo y estiba de los recipientes se estará a lo que establece el artículo 58 de este Reglamento. Los lugares donde deban ser depositados se ajustarán a las indicaciones siguientes:

- 2.1. Gases inflamables: En lugares abiertos.
- 2.2. Gases tóxicos: En lugares abiertos.

Las demás clases podrán almacenarse indistintamente en recintos abiertos o cerrados, si bien, si el recinto es cerrado, deben **ventilarse antes de acceder** a su interior, cuando se trate de gases sofocantes o inertes.

**ARTÍCULO 49.- DISPOSICIONES CON LA CLASE III. LÍQUIDOS INFLAMABLES.-** Solamente podrán almacenarse los de la clase 3.3 Con punto de inflamación mayor de 23 C, indistintamente en lugares abiertos o cerrados especialmente ventilados. En cuanto a la manipulación y estiba de los envases o bultos se ajustarán a cuanto se expresa en lo relativo a la manipulación para los gases.

**ARTÍCULO 50.- DISPOSICIONES CON LA CLASE IV, SÓLIDOS Y OTRAS SUSTANCIAS INFLAMABLES.-** Para su estiba y manipulación debe cumplirse lo relativo a las prohibiciones para este tipo de mercancía que establece este Reglamento. En cuanto a los lugares de almacenamiento se ajustarán a lo siguiente:

- Clase 4.1. Sólidos inflamables: Indistintamente en lugares abiertos o cerrados.
- Clase 4.2. Sustancias susceptibles de combustión espontánea: En lugares abiertos pero manteniéndolos secos.
- Clase 4.3. Sustancias que en contacto con el agua desprenden gases inflamables: En lugares abiertos pero manteniéndolos secos.

**ARTÍCULO 51.- DISPOSICIONES CON LA CLASE V, SUSTANCIAS OXIDANTES Y PERÓXIDOS ORGÁNICOS.-** Solamente se permitirá la permanencia o almacenamiento de la clase 5.1 para cuyo manejo y estiba se requiere evitar: mezclar con sustancias combustibles, contacto con ácidos fuertes, fuentes de ignición y toda fuente de calor, mantener alejado de todo producto combustible. Deben depositarse o almacenarse en lugares abiertos. Si se trata de pequeñas cantidades pueden depositarse en lugares cerrados.

**ARTÍCULO 52.- DISPOSICIONES CON LA CLASE VI. SUSTANCIAS TÓXICAS E INFECCIOSAS.** Solamente podrán almacenarse las primeras, esto es, la clase 6.1. En su manipulación y estiba se no deben existir productos alimenticios en su cercanía, manipular con cuidado y en especial con las mercaderías que lleven además de etiqueta toxica, la de inflamable. Deben disponerse y utilizarse, en su caso, los elementos de protección de personal: guantes, zapatos de goma y aparatos respiratorios y material absorbente en caso de derrame. Pueden depositarse indistintamente en recintos cerrados que dispongan de ventilación forzada o en lugares abiertos.

**ARTICULO 53.- DISPOSICIONES CON LA CLASE VII, SUSTANCIAS RADIATIVAS.** Prohibido su almacenamiento. En casos extraordinarios debidamente autorizados no podrán almacenarse en zonas que contengan mercancías peligrosas que puedan deteriorar el embalaje de esos materiales radiactivos. Se almacenarán por el plazo máximo improrrogable de cuatro días.

**ARTÍCULO 54.- DISPOSICIONES CON LA CLASE VIII. SUSTANCIAS CORROSIVAS.** Pueden depositarse indistintamente en lugares abiertos o cerrados debidamente ventilados.

**ARTÍCULO 55.- DISPOSICIONES CON LA CLASE IX. SUSTANCIAS PELIGROSAS VARIAS.** Ajustarse al informe del cargador sobre su peligrosidad. Poner especial cuidado con los riesgos que puedan presentar los asbestos y las harinas de pescado. En general depositarlos indistintamente en lugares abiertos o cerrados, en este último caso ventilarlos.

**ARTÍCULO 56.- SEGREGACIÓN.** Durante su permanencia en el puerto, en lugares abiertos o en almacenes, debe mantenerse, entre las diferentes clases de mercancías, la separación que se indica en la tabla de segregación.

**ARTÍCULO 57.- DISPOSICIONES PARTICULARES CON MATERIALES RADIATIVOS Y SUSTANCIAS INFECCIOSAS.** Los materiales radiactivos (clase 7) y las sustancias infecciosas (clase 6.2) deberán cumplir con la condición de "Despacho forzoso", es decir no podrán ser estibados en zonas portuarias.

**ARTÍCULO 58.- MERCANCIAS PELIGROSAS TRANSPORTADAS A TEMPERATURA REGULADA.** Las mercancías peligrosas que se transportan a temperatura regulada (peróxido orgánicos clase 5.2, sustancias energéticas o que reaccionan espontáneamente clase 4.1, o sustancias infecciosas clase 6.2) deberán ser entregadas directamente para el embarque y desembarque, especialmente si éstas están en unidades de transporte

Si se cuenta con la autorización de la Autoridad Marítima y la autoridad competente del país de despacho, se podrán transportar ciertas cargas peligrosas en unidades de transporte de tipo refrigerado mediante refrigerantes líquidos o sólidos, tales como el dióxido de carbón sólido (hielo seco) o el nitrógeno líquido. En tales casos, deberá haber una cantidad suficiente de refrigerante, dejando un margen razonable para posibles retrasos, en la unidad de transporte o junto a ella. Ni el oxígeno líquido ni el aire líquido deberán utilizarse como refrigerante.

**ARTÍCULO 59.- ZONAS ESPECIALES PARA CARGAS PELIGROSAS DAÑADAS Y DESECHOS CONTAMINADOS POR LAS CARGAS PELIGROSAS.** La Autoridad Marítima y Portuaria y demás Autoridades relacionadas, deberán prever zonas especiales para estibar las mercancías peligrosas dañadas y los desechos contaminados por mercancías peligrosas, en las que se almacenarán y volverán a envasar las mercancías peligrosas dañadas o en las que se separarán y almacenarán los desechos contaminados hasta que se los elimine acorde a la normativa vigente. Estas zonas estarán adecuadamente cubiertas con fondo o suelo cerrado, sistemas de desagüe separados con válvulas de cierre, sumideros o depósitos, y medios para descargar el agua contaminada en instalaciones especiales con objeto de proteger la zona portuaria y el medio ambiente. Estas zonas estarán valladas para evitar que penetren en ellas

personas no autorizadas y dispondrán de instalaciones para vigilantes que posean medios de comunicación adecuados.

**ARTÍCULO 60.- SUSTANCIAS PERJUDICIALES PARA EL MEDIO ACUÁTICO.** Cuando las sustancias identificadas y etiquetadas como contaminantes del mar estén presentes en la zona portuaria, y mientras sea posible, se utilizarán los medios adecuados para evitar que dichas sustancias entren en contacto con el suelo, las zonas de agua o los sistemas de desagüe. Esto mismo se aplica a los conductos y a los puentes transportadores.

Asimismo, cuando sea posible, los sistemas de desagüe estarán equipados de válvulas de cierre, sumideros o depósitos y de instalaciones de descarga en tierra de las aguas contaminadas. Cuando sea posible, estas zonas estarán separadas por muros de contención, umbrales o medios afines. Se deberán establecer zonas selladas e instalaciones para el equipo de absorción a fin de retener las sustancias derramadas que sean perjudiciales para el medio acuático. En lo posible, se impermeabilizará el suelo. En caso de que no sea factible se deberá disponer de otros medios, tales como materiales absorbentes, para casos de derrame accidental. A fin de impedir que las sustancias perjudiciales penetren en los sistemas de drenaje, las aberturas de drenaje deberán cerrarse por medio de tapas especiales cuando se manipulen tales cargas.

**ARTÍCULO 61.- REGISTRO DE MERCANCIAS PELIGROSAS.** La Administración Portuaria deberá llevar un registro de todas las mercancías peligrosas que se encuentran en la terminal para que sirvan en caso de emergencia, y a requerimiento de las Autoridades Competentes. El registro deberá incluir el tipo, la cantidad y la localización de las mercancías peligrosas en la zona portuaria. En cada tinglado, depósito o zona donde se conserven mercancías peligrosas deberá haber un lugar designado especialmente donde se coloquen todos los documentos pertinentes de cada una de las mercancías peligrosas que se conserven en la terminal. El lugar deberá ser escogido en estrecha colaboración con los servicios de emergencia externos, ya que es necesario que tales servicios lo conozcan con exactitud. La persona responsable del tinglado, depósito o zona será asimismo responsable de garantizar que únicamente se guarden en dicho lugar los registros de las mercancías que aún estén en la terminal.

Además de los lugares designados para los registros, la Administración Portuaria preparará, en estrecha colaboración con los servicios de emergencia, el operador del lugar de fondeo o atraque y el técnico operador de mercancías peligrosas, un plan detallado de cada tinglado, depósito o zona en el que se especifique el lugar exacto donde se conservan las mercancías peligrosas dentro del tinglado, depósito o la zona en cuestión, especificando asimismo la(s) clase(s) y las cantidades máximas que se pueden conservar en dicho lugar. Al especificar la(s) clase(s) y las cantidades, deberá tenerse debidamente en cuenta el tipo de construcción y el equipo de emergencia instalado. Todas las partes interesadas deberán tener una copia de los planos.

**ARTÍCULO 62.- PRECAUCIONES CONTRA INCENDIOS.** La Administración Portuaria se asegurará que en las zonas donde se manipulen mercancías peligrosas, en particular las del tipo inflamable, se prohíba fumar, así como utilizar otras fuentes de ignición, y en las que, en caso de necesidad, sólo se permitirá utilizar equipo eléctrico de tipo certificado como seguro. Todas esas zonas deberán tener carteles que indiquen dicha prohibición.

Se prohibirán los **TRABAJOS EN CALIENTE** y cualquier equipo o actividad que pueda suponer un riesgo de incendio o de explosión en zonas donde se manipulan mercancías peligrosas. En las zonas o espacios donde pueda existir o crearse una atmósfera inflamable, sólo se permitirá la utilización de instrumentos y equipo de un tipo certificado como seguro para su utilización en dicha atmósfera.

La Administración Portuaria deberá prever, dentro de la terminal, instalaciones contra incendios con bocas y mangueras con lanzas de doble efecto, aspersion y chorro, en número suficiente para alcanzar cualquier lugar del muelle con dos de ellas y los lugares en que se manipulen mercancías peligrosas. La presión de agua en las bocas contra incendios en todo momento no será menor de siete atmósferas y si la red de la población no permitiera tal presión, habrá de disponerse en la terminal de una instalación especial con aspiración de agua de río o mar que cumpla aquellas características.

Se regularán los extintores adecuados en número y capacidad de polvo químico y espuma, y un número reducido de extintores manuales de CO<sub>2</sub>, de acuerdo a lo establecido en la Reglamentación Nacional sobre Seguridad e Higiene en el Trabajo, en cuanto al potencial extintor mínimo y el riesgo de incendio correspondiente.

La Administración Portuaria deberá prever dentro de los depósitos que se almacenen mercancías peligrosas, de medios de escape adecuados, los cuales deben reunir características constructivas de resistencia al fuego, de acuerdo al riesgo de incendio de mayor importancia.

**ARTÍCULO 63.- PRECAUCIONES AMBIENTALES.** La Administración Portuaria dispondrá de zonas especiales para guardar y volver a embalar/envasar las mercancías peligrosas dañadas, cuando sea necesario. Deberá haber embalajes/envases de reserva para fines de seguridad (por ejemplo, bidones extra-grandes) así como agentes absorbentes o aglutinantes, equipo de limpieza, equipo para limitar la propagación de líquidos (por ejemplo, tapas para conductos de drenaje, barreras flotantes) disponibles de inmediato.

El personal recibirá formación con regularidad para poder emplear este equipo de manera correcta y segura.

**ARTÍCULO 64.- SISTEMAS DE ALARMA Y COMUNICACIONES.** La Administración Portuaria deberá disponer de un sistema de alarma de fácil accionamiento para su posible utilización en caso de emergencia. Se definirán igualmente las instalaciones que deben establecerse para disponer de un sistema de comunicaciones que permita el mantenimiento de una comunicación directa, continua y segura con los centros de emergencia.

**ARTÍCULO 65.- ELEMENTOS DE CARGA Y DESCARGA.** La Administración Portuaria deberá contar con el equipo y personal necesario para manipular la mercancía a efectos de brindar una adecuada protección contra riesgos específicos. Los equipos a emplear para el transporte, manipuleo y estiba de las mercancías peligrosas serán los adecuados y accionados por personas especializadas.

**ARTÍCULO 66.- INSPECCIONES PERIÓDICAS.** Las Autoridades competentes, estarán obligadas a realizar inspecciones periódicas para asegurarse de que se toman las precauciones de seguridad en la terminal y se garantice el transporte y la manipulación sin riesgos de las mercancías peligrosas.

Las inspecciones consistirán en:

- a. Examinar documentos y certificados que guardan relación con el transporte, la manipulación y la estiba sin riesgo de las mercancías peligrosas en la terminal.
- b. Examinar los bultos, las unidades de carga y demás unidades de transporte que contienen mercancías peligrosas, para verificar que están embaladas/envasadas, marcadas, etiquetadas o rotuladas de conformidad con las disposiciones del Código IMDG, o códigos pertinentes; que se han suprimido las etiquetas, las marcas y los rótulos innecesarios, y que las unidades de transporte de carga se han cargado, estibado y fijado de conformidad con las Directrices sobre la arrumazón de la carga en contenedores o vehículos.
- c. Examinar los contenedores de carga, los contenedores cisterna, las cisternas portátiles y los vehículos que contengan mercancías peligrosas a fin de asegurarse de que llevan una placa de aprobación relativa a la seguridad que esté en vigor, de conformidad con el Convenio CSC, 1972, en su forma enmendada, o que han sido aprobados de acuerdo con las disposiciones pertinentes del Código IMDG, o mediante un certificado o un sistema de aprobación procedente de la autoridad pertinente. Todo contenedor deberá acreditar el peso bruto máximo para el que está autorizado.
- d. Verificar, mediante un examen externo, el estado físico de todos los contenedores, los contenedores cisterna, las cisternas portátiles o los vehículos que contengan mercancías peligrosas con miras a detectar daños ostensibles que afecten la solidez de éstos o la integridad del embalaje/envase, y para determinar si hay indicios de que se ha derramado su contenido. Las inspecciones regulares serán realizadas por personal de la Administración Portuaria especialmente capacitado y bajo la responsabilidad del técnico operador de mercancías peligrosas. Si cualquiera de las inspecciones o verificaciones mencionadas anteriormente ponen de manifiesto deficiencias que puedan afectar al transporte o manipulación sin riesgos de las mercancías peligrosas, la persona responsable de la Administración Portuaria informará inmediatamente a todas las partes involucradas y les pedirá que se rectifiquen todas las deficiencias antes de volver a transportar o manipular las mercancías peligrosas.
- e. Toda cisterna de carretera, además de satisfacer los requerimientos del convenio CSC cuando corresponda, deberá llevar una placa de metal resistente a la corrosión, en lugar de fácil inspección en la cual consten, además de sus datos de origen y de sus características físicas, la presión máxima de trabajo y la de prueba a que fue sometida, así como la temperatura de diseño, la sustancia o sustancias que está autorizada a transportar y la fecha de la última prueba de presión a que fue sometida, con la marca de la autoridad o entidad que la efectuó.

**ARTÍCULO 67.- DISPONIBILIDAD DEL CÓDIGO IMDG:** La Administración Portuaria estará obligada a disponer de una versión, como mínimo, del Código IMDG y su correspondiente suplemento editado por la Organización OMI, en la edición más actualizada.

## CAPITULO III

### SECCIÓN 1

#### DISPOSICIONES PARTICULARES PARA TERMINALES QUE OPEREN CON CARGAS SÓLIDAS A GRANEL

**ARTÍCULO 68.- BUQUES QUE TRANSPORTAN SUSTANCIAS SÓLIDAS A GRANEL.** El transporte de sustancias sólidas peligrosas a granel se rige por las disposiciones del apéndice B y las relacionadas del Código CCGr.

**ARTÍCULO 69.- SEGREGACIÓN DE LA CARGA SÓLIDA A GRANEL:** La carga embarcada a granel deberá estar separada de otra carga efectiva o potencialmente peligrosa, ya sea que ésta última se embarque a granel o en bultos.

**ARTICULO 70.- VERIFICACIONES DEL CAPITÁN:** El Capitán deberá verificar que todo espacio que haya sido utilizado para el transporte o almacenamiento de sustancias peligrosas sólidas a granel que puedan causar el agotamiento del contenido de oxígeno en su atmósfera, sea adecuadamente ventilado antes de que en él entre una persona. Si existe alguna razón para creer que la atmósfera pueda ser irrespirable, sólo podrán ingresar al mismo el personal dotado de equipos de respiración autónomos y arnés de salvamento.

**ARTÍCULO 71.- DESPRENDIMIENTO DE POLVOS PERJUDICIALES.** En los casos en que el transporte, la manipulación o la estiba de cargas sólidas a granel puedan provocar el desprendimiento de polvo, se tomarán todas las precauciones necesarias posibles para evitar o reducir al mínimo dicho desprendimiento de polvo y para proteger a las personas expuestas a tales polvos. Será responsabilidad de los interesados en la carga, contar con el equipo adecuado para evitar el desprendimiento de polvo a la atmósfera y que durante las operaciones de carga o descarga lleguen cargas sólidas a las aguas. Dentro de las precauciones a tomar se incluirán el uso, cuando sea necesario, de indumentaria protectora, aparatos respiratorios y cremas protectoras adecuadas, así como la limpieza e higiene personal y el lavado de la indumentaria.

**ARTICULO 72.- DESPRENDIMIENTO DE VAPORES PELIGROSOS/FALTA DE OXÍGENO.** En los casos en que el transporte o la manipulación de mercancías peligrosas sólidas a granel puedan provocar el desprendimiento de vapores tóxicos o inflamables, se tomarán todas las precauciones necesarias posibles para evitar o reducir al mínimo dicho desprendimiento de vapores y para proteger a las personas de tales vapores tóxicos. Siempre que se estibe o transporte cualquier mercancía peligrosa sólida a granel que pueda provocar el desprendimiento de vapores tóxicos o inflamables, se dispondrá de un instrumento adecuado para medir las concentraciones de dicho vapor tóxico o inflamable. En tal espacio reducido, así como en los espacios adyacentes, habrá equipo de ventilación adecuado.

Excepto en caso de emergencia, ninguna persona entrará en un espacio cerrado en el que se estibe una mercancía peligrosa sólida a granel que pueda emitir vapores tóxicos o inflamables o en el que no haya suficiente oxígeno, a menos que se haya determinado que la atmósfera del espacio no entraña riesgos para la salud humana o la seguridad. Si es necesario entrar en el espacio durante una emergencia, las personas que entren deberán llevar un aparato de respiración autónomo apropiado.

**ARTÍCULO 73.- DESPRENDIMIENTO DE POLVOS EXPLOSIVOS.** En el caso en que el transporte o la manipulación de mercancías peligrosas sólidas a granel puedan provocar el desprendimiento de polvos susceptibles de explotar al inflamarse, se tomarán todas las precauciones posibles para evitar una explosión de este tipo y, en el caso de que se produzca, reducir al mínimo sus efectos. Tales precauciones consistirán en ventilar el espacio cerrado a fin de disminuir las concentraciones de polvo en la atmósfera, evitar las fuentes de ignición y reducir al mínimo la altura de las paredes de los materiales, así como lavar con chorro de manguera en lugar de barrer.

**ARTÍCULO 74.- SUSTANCIAS QUE PUEDEN EXPERIMENTAR COMBUSTIÓN ESPONTÁNEA Y SUSTANCIAS QUE REACCIONAN EN CONTACTO CON EL AGUA.** Las mercancías peligrosas sólidas a granel que en contacto con el agua pueden desprender vapores inflamables o tóxicos o experimentar combustión espontánea serán entregadas directamente para el embarque o a su desembarque. Tales mercancías se manipularán únicamente en condiciones de tiempo seco.

**ARTÍCULO 75.- SUSTANCIAS COMBURENTES.** Las mercancías peligrosas sólidas a granel compuestas de sustancias comburentes se transportarán, manipularán y estibarán de modo que se evite, en la medida de lo posible, la contaminación por materiales combustibles o carbonosos. Las sustancias comburentes deberán mantenerse alejadas de toda fuente de calor o de ignición.

**ARTÍCULO 76.- MATERIALES INCOMPATIBLES.** Las mercancías peligrosas sólidas a granel se transportarán, manipularán y estibarán de forma que se evite cualquier interacción peligrosa con materiales incompatibles. Esto se aplicará a la interacción mutua entre mercancías peligrosas a granel, así como a la interacción entre mercancías peligrosas sólidas a granel y mercancías peligrosas transportadas en bultos.

**ARTÍCULO 77.- PLANES DE EMERGENCIA.** La Administración Portuaria y las Empresas que operen con cargas sólidas peligrosas a granel se ajustarán a disponer de un Plan de Emergencia de acuerdo a lo establecido en los artículos 41 y 42 de la presente norma. El Plan de Emergencia Interior de cada Empresa se integrará en el correspondiente Plan de Emergencia exterior en zonas portuarias que será elaborado, aprobado y homologado por las Autoridades Competentes en la materia y en el que se establecerán las previsiones de actuación de los mismos y de los servicios dependientes de ellos, en apoyo de la organización de autoprotección del respectivo Puerto, cuando las circunstancias lo requieran o cuando la emergencia afecte al entorno del mismo.

**ARTÍCULO 78.- REGISTRO DE CARGAS SÓLIDAS PELIGROSAS A GRANEL.** La Administración Portuaria que opere con cargas sólidas peligrosas a granel deberá llevar un

registro de todas las mercancías peligrosas que se encuentran en la terminal para que sirvan en caso de emergencia. El registro deberá incluir el tipo, la cantidad y la localización de las cargas sólidas peligrosas en la terminal.

**ARTÍCULO 79.- PRECAUCIONES CONTRA INCENDIOS.** La Administración Portuaria que opere con cargas sólidas peligrosas a granel se ajustará a lo establecido en el artículo 52 de este Reglamento. En caso de incumplimiento, se aplicara a la agencia o consignatarios lo establecido en los artículos 180 y 181 de la Ley número 618, Ley General de Higiene y Seguridad del Trabajo.

**ARTÍCULO 80.- EQUIPOS DE PROTECCIÓN PERSONAL.** La terminal de cargas sólidas peligrosas a granel deberá disponer de equipos de respiración autónomos, ropas protectoras de protección personal adecuada a los distintos productos químicos que incluyan, casco, gafas, botas, guantes, etcétera, en cantidad suficiente para el personal involucrado en las operaciones de manipulación. En caso de incumplimiento, se aplicara a la agencia o consignatarios lo establecido en los artículos 131, 133, 134 y 138 de la Ley número 618, Ley General de Higiene y Seguridad del Trabajo.

## CAPITULO IV

### SECCIÓN 1

#### DISPOSICIONES PARTICULARES PARA TERMINALES QUE OPEREN CON SUSTANCIAS PELIGROSAS LIQUIDAS A GRANEL / INCLUIDOS LOS GASES LICUADOS.

**ARTÍCULO 81.- CERTIFICADOS QUE DEBEN POSEER LOS BUQUES TANQUES QUIMICUROS Y GASEROS.** Los buques tanque quimicuros y los buques gaseros deberán tener en vigencia el "Certificado de Aptitud" otorgado por la Autoridad competente de la bandera del buque, acorde al Código OMI que le sea de aplicación, en función de la fecha de colocación de la quilla.

En caso de que el buque no esté certificado acorde al Código OMI respectivo, tendrá que tener una "Autorización de Transporte" otorgada por la Administración de la bandera del buque. Además, los buques deben tener en vigencia el "Certificado Internacional de Prevención de la Contaminación por Hidrocarburos" (IOPP). La Autoridad Marítima y Portuaria Nacional podrá prohibir el ingreso a la zona portuaria de los buques que transporten sustancias peligrosas líquidas a granel o gases licuados a granel que no cuenten con el Certificado de Aptitud válido o la Autorización de Transporte correspondiente. Tampoco autorizará la carga de las sustancias peligrosas de referencia cuando las mismas no se encuentren debidamente contempladas en el correspondiente Certificado de Aptitud o Autorización de Transporte válido de cada buque tanque.

**ARTÍCULO 82.- CONTROL DE LA EMISIÓN DE VAPORES.** Las cargas identificadas en el Código OMI respectivo sobre buques quimicuros y gaseros, que deban tener un sistema de retorno de los vapores, serán manipuladas con el equipamiento respectivo. Al respecto, de corresponder, se proveerán de sistemas de enfriamiento o de calentamiento acorde lo que prescriba la operatoria de cada líquido en particular.

**ARTÍCULO 83.- INFORMACIÓN PARA FINES OPERACIONALES Y PARA CASOS DE EMERGENCIAS.** La terminal de carga y descarga a granel, tendrá actualizada la información referente a los productos químicos líquidos y gases licuados que se transporten en cada buque tanque, que se carguen y descarguen y se almacenen en la planta según:

- a. Nombre técnico correcto incluido el número ONU, si lo tuviera.
- b. Propiedades físicas y químicas, toxicidad, y reactividad.
- c. Procedimientos para el trasvase de la carga y de residuos de lavadas, desgasificación e inertización y limpieza de los tanques.
- d. Equipo especial para manipuleo normal y en caso de emergencia.
- e. Primeros auxilios médicos.
- f. Los planes de emergencia se ajustarán además en lo que corresponda a lo establecido en los artículos 41 y 42 de la presente norma.
- g. El registro de todas las mercancías peligrosas en la terminal de carga a granel deberá estar a disposición de la Autoridad Marítima y Portuaria Nacional respectivamente.

**ARTÍCULO 84.- COMPATIBILIDAD DE LAS CARGAS A GRANEL:** Cuando se intente transferir productos químicos líquidos y gases licuados, se hará una planificación de los productos a transferir, cuidando que no se mezclen en tuberías o tanques adyacentes los que son incompatibles y que pudieran desprender gases, calor o inflamarse. Al respecto se usarán materiales compatibles tanto metálicos como no metálicos. En el caso de productos que pueden polimerizarse por el calor, tanto en las tuberías como en los tanques, se evitará su operación en los días de mucho calor o cuando se opera con productos que se licuan por el calor, como el fenol.

**ARTÍCULO 85.- DESGASIFICACIÓN, LIMPIEZA E INERTIZACIÓN DE TANQUES.** Cuando se requiera inertizar, desgasificar o limpiar algún tanque, se efectuará la tarea sobre la base de procedimientos seguros y dichas operaciones deberán ser certificadas por un técnico en desgasificación habilitado. Además se preverán los tanques de gas inerte adecuados para la inertización de tanques y los instrumentos apropiados de control, acorde a los productos químicos de los tanques. No se efectuarán operaciones de desgasificación, limpieza de tanques o purga sin la autorización previa de la Autoridad Marítima y Portuaria Nacional.

**ARTÍCULO 86.- CONTENCIÓN DE DERRAMES.** Durante las operaciones de carga y descarga de productos y durante la carga de combustible del buque, se pondrá especial cuidado en evitar derrames, tanto al agua, como en el buque o en tierra. Al respecto, como prevención se instalará las bandejas colectoras bajo las bridas terminales, se cerrarán los imbornales del buque y se tendrán desagües que lleven a piletas de decantación o tanques de residuos. En la toma de combustible de los buques se seguirán las directrices establecidas en el Anexo III del presente Reglamento. Además para el caso de derrame al agua de hidrocarburos, la terminal y el buque tendrán el Plan de Emergencia aprobado por la Autoridad Marítima y Portuaria Nacional. El

personal estará entrenado a los fines de proceder de inmediato con el objeto de contener un derrame y hará zafarranchos de simulación en forma periódica.

**ARTÍCULO 87.- OPERACIONES DE CARGA Y DESCARGA.** En la carga y descarga se observarán las siguientes medidas:

- a. **Avisos:** Se colocarán carteles de aviso en la entrada del muelle indicando la operación. Además se ubicarán barreras y otras señales para evitar el uso de calles interiores que estén dentro de la zona operativa, por parte de vehículos o peatones no autorizados.
- b. **Compatibilidad de los productos:** Se tendrá especial cuidado en evitar mezclar productos incompatibles o reactivos, como ser disocianato de tolueno (TDI), óxido de propileno, con otros que pudieran llevar a explosiones. El cuidado se extenderá a las juntas, empaquetaduras y otros materiales que entren en contacto con los productos.
- c. **Comunicaciones:** Se utilizarán en las comunicaciones tierra/buque solamente equipos certificados como seguros para su utilización en atmósferas inflamables. Todos los equipos de comunicaciones operarán en las bandas autorizadas.

**ARTÍCULO 88.- CONDUCTOS FLEXIBLES PARA LA CARGA Y LA DESCARGA.** Se utilizarán conductos aprobados para los productos que se manipulen, a temperatura y presión autorizadas. Se protegerán los conductos contra golpes, rozaduras y otros posibles daños mecánicos. Se seguirán las instrucciones de seguridad para conectarlos eléctricamente entre el buque y tierra, o en caso de que se aíslen eléctricamente, se coloquen bridas aislantes entre ellos, o manguera no conductora. En todos los casos antes de operar se verificará el aislamiento con instrumentos adecuados (mego metros o kilo voltímetros).

**ARTÍCULO 89.- FUENTES DE IGNICIÓN.** Se controlarán las fuentes de ignición en tierra y en el buque y regirá la prohibición de fumar, durante las operaciones de carga y descarga o donde se almacenen productos inflamables.

**ARTÍCULO 90.- SUMINISTRO DE ELECTRICIDAD DESDE TIERRA.** La Administración Portuaria o la terminal y el Capitán del buque evaluarán si es necesario suministrar energía eléctrica al buque desde tierra. En caso afirmativo se utilizarán cables aislados y reforzados, de sección suficiente y tendida para absorber cualquier movimiento accidental del buque, y de tipo homologado para utilizar en zonas peligrosas. Se instalarán tableros con fusibles y medidores de tensión y corriente, con alarmas para el caso de fallas. Toda la instalación será antiexplosiva.

**ARTÍCULO 91.- PRECAUCIONES DURANTE LA CARGA Y DESCARGA:** Se deberán adoptar las siguientes medidas: **MEDIDAS DE SEGURIDAD DURANTE EL CARGUE Y DESCARGUE DE MERCADERÍA GRANEL LIQUIDO DE MERCANCÍAS PELIGROSAS EN EL MUELLE DE CARGA LIQUIDA.**

- a. Antes de comenzar la operación se probarán los dispositivos y los equipos involucrados, inclusive las alarmas sónicas y visuales, tanto del buque como de las instalaciones en tierra.

- b. Antes de comenzar la operación se acordará por escrito presión máxima de trabajo y caudal de llenado de los tanques, al igual que el procedimiento para evitar sobrellenado y derrames.
- c. Se seguirán rigurosamente los procedimientos operativos acordados y habrá un responsable en tierra y en el buque, a cargo de la operación.
- d. Cuando se termine la operación se acordará entre el buque y la terminal en tierra la finalización de la misma. Se desconectarán la energía eléctrica, y otros servicios transitorios. Se cerrarán las válvulas y los imbornales y las tapas de los tanques.
- e. Cuando se use gas inerte o algún otro servicio que deba seguir prestándose al buque o al tanque de tierra se preverá esta circunstancia y se contará con provisión adecuada del servicio.
- f. Cuando se trasvasen gases licuados a muy baja temperatura se seguirán los procedimientos acordados en forma estricta para evitar sobre presiones violentas o dilatación o contracción del material que pueda producir fisuras en los tanques o en la tubería.
- g. Previo a comenzar cualquier operación de carga o descarga se debe haber completado una lista de verificación buque/tierra estipulada por la Autoridad Marítima y Portuaria Nacional.

### **ARTÍCULO 92.- INSTALACIONES DE ALMACENADO DE PRODUCTOS QUÍMICOS LÍQUIDOS Y GASES LICUADOS A GRANEL.** Deberán cumplir con los siguientes requerimientos:

Se diseñarán las ubicaciones de los tanques para tener fácil acceso a los mismos en caso de emergencias, utilizando calles internas pavimentadas.

- a. **Sistema de iluminación:** El sistema de iluminación será antiexplosivo con luces colocadas en postes metálicos, con diseño que permita tener buena luz en cualquier condición climática normal, y aún en el caso de lluvias intensas. Se preverá su accionamiento de emergencia.
- b. **Sistemas de tuberías:** Todos los sistemas de tuberías estarán señalizados con chapas inoxidable y pintadas según el código internacional de colores. Se preferirán las tuberías sobre nivel apoyadas en postes de hormigón. En el caso de tuberías enterradas, las mismas serán revisadas periódicamente para evitar corrosión. Se colocarán defensas en el caso de tuberías cercanas a las calles, y también cuando se trate de tuberías elevadas que crucen las calles se colocarán carteles de advertencia y eventualmente alarmas ópticas y sonoras.
- c. **Vapor de calefacción:** En el caso de utilizarse vapor de calefacción, los quemadores de petróleo o gas se instalarán en edificios que estén a distancia suficiente de la zona de tanques para que no pueda ocurrir que un escape de gases inflamables de los tanques pueda entrar en combustión.
- d. **Protección contra incendios:** Se habilitará un sistema fijo de protección contra incendios que comprenderá un tanque elevado colector, con capacidad suficiente para extinguir un

incendio localizado en un tanque, o sistemas alternativos con capacidad suficiente que cumplan la misma finalidad. Se habilitará bocas de incendios a intervalos regulares para servir a uno o más tanques.

Para productos muy inflamables se habilitarán lluvias de agua fijas para enfriar los tanques, colocadas cerca de las paredes o las tapas de los mismos. Se calculará el agua necesaria, y eventualmente se instalarán bombas adicionales que tomen agua de una cisterna o del río/mar, accionada por motores de explosión o por grupos electrógenos de emergencia.

En el diseño y equipamiento de la planta, así también con el planeamiento de la distribución de los tanques y de los equipos contra incendio, se seguirán los lineamientos de lo normado por las Normas Nacionales referidos a combustibles sólidos, líquidos y gaseosos. Se tendrán auto bombas para atacar incendios localizados con personal de bomberos especializados, y también instalaciones portátiles de polvo seco, de halón o de espuma, según los productos que se manipulen.

- e. **Zona de carga y descarga de los buques tanque:** En la zona de carga y descarga de los buques tanque habrá lugar suficiente para colocar las mangueras de repuesto, al igual que bridas, juntas, etc. de materiales adecuados, acorde a los productos que se manipulen. Se podrá en esta zona inundar con agua, espuma o polvo seco, a los fines de evitar la propagación de posibles fuegos. Se tendrá personal entrenado para hacer guardia y en caso de emergencia, desamarrar el buque tanque para que se aleje rápidamente del siniestro. Se tendrá una comunicación eficiente buque/instalación de tierra, a los fines de evitar sobre presiones o derrames por causa de retardos en el corte del suministro del líquido que se bombea.

En toda la zona, especialmente en las válvulas de carga/descarga, se instalarán bandejas colectoras conectadas a los colectores de residuos líquidos.

- f. **Instrumentos de medición:** Para el uso en la planta, y especialmente en la carga y descarga de los buques, se contarán con detectores de incendios, de gases inflamables y tóxicos, tanto portátiles como fijos, los que se calibrarán periódicamente, y serán usados por personal entrenado.
- g. **Vestimenta del personal:** El personal operador vestirá capas plásticas o de goma, botas impermeables, casco, gafas, etc., acorde a la peligrosidad de los productos que se manipulan. Los trajes contra incendio serán de telas ignífugas. Para casos de emergencia se contará por lo menos con tres trajes completos para entrar y permanecer en atmósfera inflamable o tóxica y con un número suficiente de respiradores autónomos de aire comprimido.
- h. **Primeros auxilios:** Todo el equipo de emergencia se guardará en un edificio especial anexo a la planta o terminal. Se contará además con compresor para cargar botellones de aire, un resucitador para posibles casos de asfixia, y un botiquín de primeros auxilios médicos, incluyendo camilla y enfermería para tratar a un accidentado.

Se tendrá comunicación permanente con un hospital, y se preverá una ambulancia para el traslado rápido de un enfermo.

- i. **Edificios fuera de la zona peligrosa:** La zona de apoyo logístico, como ser oficinas, laboratorios, guardia, comedor, cocina, enfermería, etc. estarán separados de la zona peligrosa, y se restringirá la circulación entre ambas.
- j. **Garitas y carga y descarga de camiones tanque:** La garita y la zona de carga y descarga de camiones, automóviles y camiones tanques, estarán a la entrada de la planta o terminal y no se permitirá el acceso de vehículos a la misma. En la zona de carga de los camiones tanque se instalarán luces, sistemas contra incendio, escaleras con barandas seguras, etc., en forma similar a las que existen en la planta o terminal para minimizar accidentes.
- k. **Características e identificación del personal:** Se identificará al personal que circula o que ingresa y egresa de la planta o terminal. El OPIP y el Técnico Operador de Mercancías Peligrosas deberán formular zafarranchos, vigilar el buen estado de todos los sistemas, y acordar con la sección mantenimiento la reparación o instalación de nuevos equipos, o la realización de reparaciones, como ser soldado de los tanques, cortado de tuberías, cambio de cableado eléctrico, etc.
- l. **Contaminación de las aguas:** La planta contará, en caso que se realice el lavado de los tanques de los camiones cisterna, o de los tanques de los buques, de instalaciones de recepción adecuadas a dichos residuos o aguas de lavado. Adicionalmente se realizará el tratamiento de dichos residuos o aguas de lavado a los fines de purificarlos y eliminarlos. Estos procedimientos deberán estar aprobados por el MARENA y la Autoridad Marítima y Portuaria Nacional y cumplir con las disposiciones del **MARPOL 73/78**.

La planta de recepción y tratamiento de residuos estará alejada de la zona de tanques; al respecto para su instalación y operación se seguirán todas las normas de seguridad descriptas para la planta de carga y descarga, especialmente si se prevén líquidos tóxicos o inflamables entre los residuos. Cumplirán, además con las disposiciones nacionales sobre desechos peligrosos.

En el caso de utilizar una instalación para quemar los residuos, se proyectará la chimenea para lograr el quemado completo y se colocará a altura suficiente para lograr la máxima dispersión de los gases del efluente, cumpliendo además con las normativas que dicta el MARENA al respecto.

- m. **Identificación de los tanques con mercancías peligrosas:** Todos los tanques de depósito que almacenen mercancías peligrosas a granel deberían llevar señales de advertencia que identifiquen los riesgos de los productos allí almacenados. En el Anexo VII se indica un cartel indicativo que podría utilizarse para cada tanque con mercancías peligrosas a granel. Dicha identificación corresponde a la norma NFPA 704M de los Estados Unidos.

**ARTÍCULO 93.- SANCIONES.** La Autoridad Marítima y Portuaria Nacional y las demás Instituciones relacionadas, dentro de su respectiva competencia, establecerán el régimen de sanciones correspondiente al incumplimiento del presente reglamento.

**ARTÍCULO 94.- NOTIFICACIÓN DE SUCESOS EN QUE INTERVENGAN MERCANCIAS PELIGROSAS.**

Se deberá de notificar de cualquier suceso al Estado Ribereño más próximo según el Acuerdo Ministerial MTI 054-2012 que establece las directrices y principios generales de esta notificación. En caso de abandono del buque, la compañía o línea naviera, asumirá las obligaciones que según el presente Reglamento recaen en el Capitán.

**ARTÍCULO 95.- DISPOSICIONES PARA FORMULAR LOS INFORMES SOBRE SUCESOS RELACIONADOS CON SUSTANCIAS PERJUDICIALES.**

Todo buque que esté obligado a cumplir el Convenio MARPOL, también estará obligado a informar de cualquier suceso en que se vean implicadas sustancias perjudiciales y que se ponga en riesgo la contaminación del medio marino. Este informe se realizará sin demora y con la mayor amplitud posible de conformidad con los datos definidos en el artículo 3 referido a la identidad de los buques implicados; hora, tipo y posición; cantidad y tipo de las sustancias y medidas de auxilio y salvamento. Estos informes se enviarán al Estado Ribereño más próximo por los canales de telecomunicaciones más efectivos y con la mayor prioridad posible.

**ARTÍCULO 96.- TRANSITORIO.** Se establecen los plazos para la elaboración y aprobación por parte de los órganos competentes del estudio de seguridad y el Plan de Emergencia interior de la instalación portuaria y empresas vinculadas, así como los plazos de implantación, en las instalaciones ya existentes, que será de dieciocho meses para los Planes Provisionales y cuatro años para el Plan Definitivo a partir de la fecha de aprobación del Reglamento.

**ARTÍCULO 97.- DISPOSICIONES FINALES.** El presente Reglamento deberá ser revisado y mejorado en un plano no mayor de dos años a partir de su entrada en vigor, sin perjuicio de las modificaciones o nuevas disposiciones que de conformidad con las facultades que otorga al Ministro de Transporte e Infraestructura, el artículo 131 de la Ley 399, Ley de Transporte Acuático.

Tomando en cuenta que en el Puerto de Corinto se manejan la mayor diversidad de mercancías peligrosas y para efectos de las buenas prácticas y mejor manejo de las mismas, se anexan las principales normas que en tal materia se aplican en Puerto de Corinto.

**ANEXO I**

**NOTIFICACIÓN ANTICIPADA**

**1. LLEGADA POR VÍA MARÍTIMA:**

**1.1. Mercancías Peligrosas en bultos**

1.1.1. Nombre del BUQUE, número OMI, nombre del agente, fecha y hora estimada de llegada;

1.1.2. Nombre técnico correcto o nombre de expedición, número ONU, clasificación con arreglo al Código IMDG, si procede, el punto inflamación o los puntos de inflamación mínimo o máximo (según proceda y grupo de embalaje (si procede), cantidad de sustancia y nombre del consignatario;

1.1.3. El estado de las mercancías peligrosas en caso de que éstas entrañen un riesgo anormal;

1.1.4. Todo defecto conocido que pueda afectar considerablemente a la seguridad de la zona portuaria o de buque.

1.1.5. Confirmación que se encuentra a bordo un manifiesto de la carga y su plano de estiba, indicando las que se han de descargar y las que han de quedar a bordo;

Además en esa documentación ha de incluir una dirección electrónica donde pueda obtenerse una información detallada sobre la carga.

**1.2. Mercancías Peligrosas a granel:** agregar descripción de riesgos secundarios en Manifiestos y B/L.

1.2.1. Nombre del BUQUE, número OMI, nombre del agente, fecha y hora estimada de llegada;

1.2.2. Nombre técnico correcto o nombre de expedición, número ONU (si procede), punto de inflamación (si procede), la categoría de sustancia nocivas líquidas con arreglo al Convenio MARPOL, punto de inflamación (si procede), cantidad de sustancias y nombre del consignatario;

1.2.3. Certificado de aptitud o autorización de transporte válido para la carga que se transporte si se dispone de él;

1.2.4. Estiba de las mercancías peligrosas a bordo, indicando las que se han de descargar y las que han de quedar a bordo;

1.2.5. El estado de las mercancías peligrosas y todo defecto conocido del sistema de contención y manipulación de la carga, o del equipo o los instrumentos relacionados con la carga transportada a granel, que puedan originar cualquier riesgo anormal;

1.2.6. Todo defecto conocido que pueda afectar considerablemente a la seguridad de la zona portuaria o del buque.

**2. LLEGADA POR VÍA TERRESTRE:**

## **2.1. Mercancías peligrosas en bultos y a granel.**

2.1.1. Nombre del expedidor y fecha de entrega.

2.1.2. Nombre técnico correcto, número ONU (si procede), clasificación con arreglo al Código IMDG (si procede), punto de inflamación (si procede) y cantidad de las mercancías.

2.1.3. Número y tipo de bultos y el grupo de embalaje (si procede).

2.1.4. El nombre del BUQUE en que han de cargarse las mercancías peligrosas (si se conoce), nombre del agente del buque y el atraque correspondiente.

## **3. SALIDA POR VÍA MARÍTIMA**

### **3.1 Mercancías peligrosas en bultos.**

3.1.1. Nombre del buque, número OMI, el nombre del agente y la hora estimada de salida;

3.1.2. El nombre de expedición de la carga, número ONU, la clasificación con arreglo a las disposiciones del Código IMDG, cualquier riesgo secundario, el grupo de embalaje/envase, el punto de inflamación mínimo y máximo (si procede), y la cantidad;

3.1.3. El lugar preciso de estiba de las cargas peligrosas a bordo.

3.1.4. Puerto de destino.

### **3.2. Mercancías peligrosas a granel.**

3.2.1. Nombre del buque y su número OMI, nombre del agente y la hora estimada de salida;

3.2.2. El nombre de expedición de las cargas, número ONU, la categoría de sustancia nocivas líquidas con arreglo al MARPOL, el punto de inflamación o los puntos de inflamación mínimo y máximo (si procede), y la cantidad;

3.2.3. Certificado de aptitud o autorización de transporte válido para la carga que se quiera transportar;

3.2.4. Estiba de las mercancías peligrosas a bordo.

3.2.5. Puerto de destino.

## **ANEXO II**

### **PRESCRIPCIONES DE SEGURIDAD MÍNIMAS PARA LLEVAR A CABO TRABAJOS EN CALIENTE**

1. Antes de comenzar cualquier trabajo en caliente, en zonas donde se manipulen o estiben mercancías peligrosas, la persona encargada de la tarea debe poseer una autorización escrita expedida por la Autoridad Marítima y Portuaria Nacional o la Administración Portuaria según corresponda para realizar dicho trabajo en caliente. Dicha autorización deberá incluir detalles sobre la ubicación específica del trabajo en caliente, así como sobre las precauciones de seguridad que se han de seguir.
2. Además de las precauciones de seguridad exigidas por la Autoridad Marítima y Portuaria Nacional o Administración Portuaria (según corresponda), la persona responsable de la compañía encargada de las reparaciones, junto con la(s) persona(s) responsable(s) a bordo del buque o en el atraque, deberá tener en cuenta, antes de comenzar cualquier trabajo en caliente, todo procedimiento/precaución de seguridad adicional exigido por el buque o el atraque. Entre éstos se incluyen:
  - 2.1. El examen de las zonas locales y de las zonas adyacentes, así como la periodicidad de los exámenes, incluidas las pruebas para garantizar que las zonas estén libres de atmósferas inflamables y/o explosivas, y que continúen estándolo y, en los casos en que sea necesario, que cuentan con suficiente oxígeno;
  - 2.2. El traslado de cargas peligrosas y otras sustancias y objetos inflamables, tales como incrustaciones, fangos, sedimentos y otras materias que puedan ser inflamables fuera de la zona de trabajo y las zonas adyacentes;
  - 2.3. La protección eficaz de partes de la estructura que sean inflamables, tales como vigas, paredes de madera, pisos, puertas, revestimientos de paredes y cielos rasos para protegerlos de una ignición accidental; y
  - 2.4. El cierre hermético de tuberías abiertas, orificios de paso de las tuberías, válvulas, juntas, intersticios y componentes abiertos para impedir la propagación de llamas, chispas y partículas calientes desde las zonas de trabajo a zonas adyacentes u otras zonas.
3. Deberá colocarse un duplicado de la autorización para llevar a cabo trabajos en caliente y de las precauciones de seguridad junto a la zona de trabajo, así como en cada una de las entradas a la zona de trabajo. Tanto la autorización como las precauciones de seguridad deberán ser perfectamente visibles y todas las personas que realicen el trabajo en caliente deberán haberlas entendido con claridad.
4. Cuando se realizan trabajos en caliente es fundamental que:
  - 4.1. Se lleven a cabo inspecciones para garantizar que las condiciones no han cambiado; y
  - 4.2. Exista al menos un extintor de incendios adecuado u otro medio de extinción de incendios adecuado y disponible para uso inmediato en el lugar donde se realice el trabajo en caliente.

## PRECAUCIONES RELATIVAS A LA TOMA DE COMBUSTIBLE, INCLUIDA LA LISTA DE COMPROBACIONES PARA LA TOMA DE COMBUSTIBLE.

1. El Capitán de un buque que participe en las operaciones de toma de combustible se asegurará que ésta se realiza únicamente en caso de que:

1.1. Se notifique con la debida antelación a la terminal de la intención de tomar combustible, señalando el lugar, el tipo de combustible que se ha de trasvasar y la hora prevista para comenzar la operación; y

1.2. Se haya respondido afirmativamente y de buena fe a las preguntas que figuran en la lista de comprobaciones para la toma de combustible adjunta.

2. El Capitán del buque no comenzará la toma de combustible hasta haberse asegurado de que:

2.1. Los imbornales están herméticamente cerrados;

2.2. Los conductos para la toma de combustible que no se utilizan están debidamente obturados;

2.3. Las mangueras para la toma de combustible están debidamente sujetas;

2.4. Las mangueras para la toma de combustible tienen suficiente holgura;

2.5. La conexión para la toma de combustible dispone de un cierre adecuado;

2.6. Hay un perno debidamente fijado en cada agujero de perno de las bridas de los conductos para la toma de combustible;

2.7. Existe un depósito de rebose suficientemente grande debajo del (de los) conducto (s) para la toma de combustible; y

2.8. Cualquier operación de manipulación de la carga en curso no entraña riesgos para las operaciones de toma de combustible.

3. El responsable del vehículo de aprovisionamiento de combustible, o el Capitán de una embarcación de aprovisionamiento no deberá comenzar la toma de combustible hasta haberse asegurado de que:

3.1. El vehículo o la embarcación para el aprovisionamiento de combustible está correctamente inmovilizado.

3.2. Las mangueras para la toma de combustible están en buenas condiciones;

3.3. Las mangueras para la toma de combustible tienen suficiente holgura;

3.4. La conexión para la toma de combustible dispone de un cierre adecuado; y

3.5. Hay un perno debidamente fijado en cada agujero de perno de las bridas de los conductos para la toma de combustible.

4. El Capitán de un buque que participe en las operaciones de toma de combustible se asegurará que se cumplen las condiciones descritas en los párrafos 2 y 3 durante la totalidad de tales operaciones.

5. Tanto el Capitán del buque como el responsable del vehículo aprovisionamiento de combustible deberán asegurarse que se mantienen una vigilancia visual continua durante toda la operación de trasvase.

6. Tanto el Capitán del buque como el responsable del vehículo o Capitán de embarcación de aprovisionamiento de combustible deberán asegurarse de que todos los imbornales están cerrados y de que hay suficiente material de absorción disponible en caso de que se produzca un derrame accidental.

7. Si no es posible garantizar el cumplimiento de lo prescrito en el presente anexo de las operaciones de toma de combustible, el Capitán del buque o el responsable de aprovisionamiento de combustible deberá suspender dichas operaciones de inmediato.

8. A los efectos del presente anexo, por toma de combustible se entiende el trasvase de combustible líquido, ya sea éste un líquido inflamable utilizado para la propulsión y/o funcionamiento auxiliar de un buque o un líquido utilizado para lubricar el motor o cualquier otra máquina del buque.

## ANEXO IV

### SEGREGACIÓN PARA ZONAS PORTUARIAS:

Para contenedores, cisternas portátiles, camiones, remolques, contenedores abiertos abatibles y contenedores plataformas y vagones de ferrocarril, una distancia de 3 metros equivale al ancho de un contenedor normal de 20 pies, o a la de una vía de ferrocarril o a la de un carril de remolque, o a la distancia longitudinal entre amortiguadores o de una unidad de remolque.

#### Disposiciones Particulares.

1. Para las mercancías peligrosas que tengan una etiqueta de riesgo secundario, las prescripciones de segregación para los riesgos secundarios se aplicarán cuando sobrepasen las prescripciones relativas al riesgo principal. Para las unidades de transporte que contengan mercancías peligrosas de más de una clase, se aplicarán las prescripciones de segregación que sean más rigurosas.
2. Los contenedores, contenedores cisterna y cisternas portátiles que contengan cargas peligrosas no deberán estibarse unos encima de otros, apilarse o superponerse. Únicamente se eximirá de lo antedicho a los contenedores en que se transporten mercancías peligrosas de una misma clase; esto no se aplica a los contenedores con cargas de clase 8 diferentes. Los contenedores se estibarán de modo que, en todo momento, exista fácil acceso a las puertas y a ambos lados.
3. Las mercancías peligrosas que lleven etiquetas o rótulos que indiquen la presencia de sustancias tóxicas deberán separarse de los productos alimenticios y los alimentos de animales.
4. Salvo en el caso de bultos individuales, se estipula una distancia de control de 1 metros para facilitar el acceso.

# DGTA-MTI REGLAMENTO DE MERCANCIAS PELIGROSAS EN PUERTO

## MATRIZ DE SEGREGACIÓN POR CLASE QUE INDICA LA SEPARACIÓN ENTRE ELLAS.

### SIMBOLOGÍA DEL CUADRO DE SEGREGACIÓN:

Símbolo	Significado
✓	Puede ser compatible en muchos casos con excepciones. Siga la Guía alfabética de Compatibilidad ( <a href="#">notas de sustancias compatibles</a> )
✗	Es probable que sea incompatible. Se recomienda la segregación, siga <a href="#">Guía de notas de segregación para sustancias incompatibles</a> .

### CUADRO DE COMPATIBILIDAD Y SEGREGACIÓN:

Clase de mercancía	2.1	2.2	2.2 Oxid	2.3	3	4.1	4.2	4.3	5.1	5.2	6.1	8	9	Combustibles líquidos
2.1	✓ A	✓ B	✗ S1	✗ S1	✗ S2	✗ S2	✗ S4	✗ S5	✗ S2	✗ S4	✗ S1	✗ S1	✓ C	✗ S2
2.2	✓ B	✓ A	✓ B	✗ S1	✗ S2	✗ S2	✗ S4	✗ S5	✓ B	✗ S4	✓ B	✗ S1	✓ C	✗ S2
2.2 Oxidante	✗ S1	✓ B	✓ B	✗ S1	✗ S2	✗ S2	✗ S4	✗ S5	✗ S2	✗ S4	✓ C	✗ S1	✓ C	✗ S2
2.3	✗ S1	✗ S1	✗ S1	✓ I	✗ S2	✗ S2	✗ S4	✗ S5	✗ S2	✗ S4	✓ C	✗ S1	✓ C	✗ S2
3	✗ S2	✗ S2	✗ S2	✗ S2	✓ A	✗ S3	✗ S4	✗ S5	✗ S2	✗ S4	✗ S3	✓ B	✓ B	✓ B
4.1	✗ S2	✗ S2	✗ S2	✗ S2	✗ S2	✓ A	✗ S4	✗ S5	✗ S2	✗ S4	✗ S3	✓ B	✓ B	✗ S2
4.2	✗ S4	✗ S4	✗ S4	✗ S4	✗ S4	✗ S4	✓ A	✗ S5	✗ S4	✗ S4	✗ S4	✓ B	✓ B	✗ S4
4.3	✗ S5	✗ S5	✗ S5	✗ S5	✗ S5	✗ S5	✗ S5	✓ A	✗ S5	✗ S5	✗ S5	✗ S5	✓ G	✗ S5
5.1	✗ S2	✓ B	✗ S2	✗ S2	✗ S2	✗ S2	✗ S4	✗ S5	✓ D	✗ S4	✓ C	✗ S3	✓ C	✗ S3
5.2	✗ S4	✗ S4	✗ S4	✗ S4	✗ S4	✗ S4	✗ S4	✗ S5	✗ S4	✓ E	✓ CE	✗ S4	✓ CE	✗ S4
6.1	✗ S1	✓ B	✓ C	✓ C	✗ S3	✗ S3	✗ S4	✗ S5	✓ C	✓ CE	✓ A	✓ H	✓ B	✗ S3
8	✗ S1	✗ S1	✗ S1	✗ S1	✓ B	✓ B	✓ B	✗ S5	✗ S3	✗ S4	✓ H	✓ F	✓ C	✗ S3
9	✓ C	✓ C	✓ C	✓ C	✓ B	✓ B	✓ B	✓ G	✓ C	✓ CE	✓ B	✓ C	✓ A	✓ B
Combustibles líquidos	✗ S2	✗ S2	✗ S2	✗ S2	✓ B	✗ S2	✗ S4	✗ S5	✗ S3	✗ S4	✗ S3	✗ S3	✓ B	✓ A

#### REFERENCIAS:

Guía de notas de segregación para sustancias incompatibles:

- S1: Separar 3 metros, con sistema de contención de derrames.
- S2: Separar 5 metros, con sistema de contención de derrames.
- S3: Separar 3 metros para GEIII, 5 metros para GEII y GEI. Si son sólidos, separar 1 metro.
- S4: Separar con muro resistente al fuego. Almacenar aparte clases 4.2 y pirofóricos.
- S5: Almacenar por separado (en almacenes distintos).

## Guía de notas de sustancias compatibles:

- a. En la mayoría de los casos los materiales de la misma clase serán compatibles. Sin embargo, no todos los materiales con diferentes números ONU serán compatibles. La FDS debe ser revisada.
- b. En muchos casos los productos serán compatibles. Debe comprobarse la compatibilidad de riesgo secundario. Por favor consulte la FDS.
- c. Si uno de los actuales productos también es una «sustancia con riesgo de incendio» (clase 2.1, 3, 4, 5, un combustible líquido o tiene como riesgo secundario uno de éstos) o es una mercancías a almacenada a temperatura elevada, la segregación requerida es de por lo menos 3 metros o más. Deben considerarse otros riesgos. Otras excepciones pueden aplicarse. Por favor consulte la FDS.
- d. No todos los productos de clase 5.1 son compatibles de la siguiente manera:
  - El nitrato de amonio no es compatible con tetranitrometano, ácido dicloroisocianúrico, bromato, clorato, clorito, hipoclorito o cloroisocianurato, o cualquier otro nitrato inorgánico, y
  - El hipoclorito de calcio (y sus mezclas) son incompatibles con ácido dicloroisocianúrico, nitrato de amonio, o cualquier cloroisocianurato.
- e. Los peróxidos orgánicos son materiales muy reactivos. Por favor consulte la FDS (Fire Dynamics Simulator) para garantizar la compatibilidad.
- f. Cuando una de las mercancías que se almacenan juntas es un ácido fuerte concentrado y el otro un álcali fuerte concentrado, deben ser considerados incompatibles.
- g. Mercancías de Clase 4.3 no deben ser almacenadas junto a los bienes que se encuentran en una solución que contenga agua, o donde el agua o la espuma sea el medio elegido de lucha contra el fuego o de dispersión en caso de fuga o derrame para el área de almacenamiento.
- h. Excepción: clase 6.1 cianuro y clase 8 ácido. Por favor consulte la FDS.
- i. Gases tóxicos de amoníaco y cloro deberán separarse debido al riesgo de explosión. Es importante hacer referencia a la ficha de seguridad de incompatibilidades dentro de esta división de clases. Se recomienda que cada gas tóxico diferente (Clase 2.3) deba estar separado al menos que la de la ficha de datos de seguridad diga lo contrario.

## Notas complementarias para el uso con la herramienta de la segregación:

- El almacenamiento de mercancías peligrosas Clase 2 no se recomienda con cualquier otra clase de mercancías peligrosas, especialmente inflamables, debido al riesgo del choque de la llama.

- Productos corrosivos pueden causar daño a las paredes del cilindro del gas y por lo tanto debe mantenerse alejado de la clase 2. En caso de un cilindro de gas en llamas, es necesario contar con abundante cantidad de agua para mantenerlos frescos. Los gases tóxicos se almacenan lejos de otros gases para reducir al mínimo la liberación de gases tóxicos en caso de incendio.
- El almacenamiento de mercancías peligrosas Clase 6.1 no se recomienda con materiales con riesgo de incendio o cilindros de gas. En el caso de un incendio, el material tóxico puede ser liberado y propagarse fácilmente debido al calor del fuego o una explosión de cilindros de gas.
- Dos o más bienes en la misma clase de riesgos secundarios incompatibles deben mantenerse separados.
- El grupo de embalaje (GE) de mercancías peligrosas denota la magnitud del peligro que supone el material de su peligro. GE I es muy peligroso. GE II es más peligroso que GE III. Si uno de los materiales incompatibles es una GE I o II, se recomienda que exista una distancia mayor segregación o se empleen otros medios de segregación.
- Si se almacenan o manipulan bienes de la clase 4.3, deben adoptarse medidas para separarlos de todos los contenedores/recipientes que contengan agua o soluciones acuosas, aunque éstos no sean mercancías peligrosas. Las áreas de almacenamiento de estos materiales no deben contar con un sistema de extinción de incendios basado en el agua.
- Si uno de los bienes incompatibles es un líquido o un sólido con probabilidad que fundan por el calor de un incendio, deben considerarse sistemas de control de derrames o medios para separar las mercancías incompatibles. Productos sólidos peligrosos no deben almacenarse en contacto directo con la superficie del suelo para evitar el contacto con líquidos.
- Paredes que reducen el tiempo de propagación del fuego construidas con materiales impermeables adecuados, resistentes químicamente los materiales pueden ser utilizados si se les ofrece un FRL (fire resistance level) de 240/240/240. Estructuras de madera no son barreras apropiadas.
- En el caso de gases incompatibles para soldadura en cilindros (como acetileno y oxígeno), deben ser almacenados juntos en una cesta construida especialmente para su uso y ser almacenados por separado cuando se almacenen durante largos períodos de tiempo sin uso.
- Para los agentes oxidantes: aunque en la tabla sólo figuran mercancías peligrosas y combustibles líquidos, hay que evaluar también la segregación de agentes oxidantes de otros materiales que son naturalmente combustibles (por ejemplo, cuentas de polímeros, los fardos de algodón, exceso de material de embalaje, etc.). El cloro y algunos otros halógenos se consideran oxidantes potentes más allá de su clase, y se les asignará el riesgo secundario de comburente en el marco del sistema de clasificación de mercancías peligrosas.

**ANEXO V****TRANSPORTE Y MANIPULACIÓN DE EXPLOSIVOS DE LA CLASE 1****1. GENERALIDADES.**

La Administración Portuaria deberá asegurarse en todo momento de que se dan las directivas pertinentes para controlar los movimientos de todo medio de transporte que se utilice para transportar explosivos en la respectiva terminal de la zona portuaria.

La Administración Portuaria deberá asegurarse de que en todo momento esté presente una persona responsable encargada de cualquier carga explosiva en la terminal de la zona portuaria.

**2. EXPLOSIVOS DEL GRUPO DE COMPATIBILIDAD L.**

No se manipularán en una zona portuaria explosivos del Grupo de compatibilidad L a menos que se haya obtenido un permiso especial de la Autoridad Marítima y Portuaria Nacional o Portuaria (según corresponda) y se hayan tomado todas las precauciones especiales que prescriba esa autoridad. En ningún caso podrán ser manipuladas con ninguna de las pertenecientes a los demás grupos.

**3. MANIPULACIÓN DE EXPLOSIVOS DETERIORADOS.**

Dada la sensibilidad de muchos explosivos, se estudiarán y concertarán condiciones especiales antes de proceder en la zona portuaria al movimiento de explosivos que por alguna razón puedan haberse deteriorado o haber experimentado una transformación susceptible de acrecentar considerablemente los riesgos que entraña su transporte o manipulación.

**4. CARGA Y DESCARGA DE EXPLOSIVOS.**

4.1. No deberán llevarse explosivos a un atraque para cargarlos en un buque mientras ese buque no esté en condiciones de recibirlos. No se descargarán explosivos de un buque en un atraque mientras el medio de transporte para sacarlos de la zona portuaria no esté dispuesto para recibirlos. Una vez comenzada la manipulación de explosivos, ésta se realizará con la debida diligencia.

4.2. La zona de atraque en que se manipulen explosivos deberá estar claramente marcada como zona protegida en la que se aplica estrictamente las disposiciones del artículo 46 del presente Reglamento. Los límites de la zona se situarán, por lo menos a 10 metros de distancia de la zona de manipulación inmediata.

4.3. Deberá limpiarse cuidadosamente y mantenerse limpio el espacio del buque o de la unidad de transporte de carga en que se han de cargar explosivos.

4.4. No se manipularán explosivos durante los periodos de oscuridad, a menos que se cuente con la autorización de la Administración Portuaria, que deberá tener en cuenta todas las circunstancias pertinentes, como alumbrado, protección, seguridad, fatiga de los trabajadores y condiciones meteorológicas.

4.5. El equipo para manipular los explosivos estará homologado, contará con un mantenimiento correcto y estará sometido a pruebas de conformidad con las normas nacionales e internacionales.

4.6. Luces y alumbrado. Cuando se manipulen mercancías peligrosas de la clase 1 se extremará la vigilancia sobre las prohibiciones de fumar y de acercarse cualquier fuente de ignición o de calor a menos de 50 metros del lugar donde aquellas se manipulen. El alumbrado eléctrico portátil debe ser de tipo aprobado.

No se permitirá llevar cerillas ni encendedores.

4.7. Tomas de combustible. Estará terminantemente prohibida la toma de combustible por el buque, mientras realice operaciones con explosivos.

4.8. Reparaciones. No se efectuarán en el buque, ni en un radio menor de 50 metros del lugar de manipulación de las mercancías, trabajos en caliente o reparaciones que exijan el uso de elementos que produzcan fuegos, llamas o chispas, salvo casos de grave emergencia, previa autorización, respectivamente, del Gerente del Puerto.

## **5. CONDICIONES METEOROLÓGICAS.**

Dada la naturaleza de los explosivos, no se manipulará aquellas cargas explosivas que puedan incrementar el riesgo en condiciones meteorológicas adversas, particularmente en lo relativo a las condiciones de humedad.

## **6. PRECAUCIONES ADICIONALES CONTRA INCENDIOS.**

Se evitará toda fuente de ignición en los lugares de manipulación de explosivos o en sus proximidades. Se prohibirá el uso de cualquier tipo de zapato o bota que tenga clavos, tacones o punteras de metal sin protección, salvo en los casos en que la remesa consista únicamente en artículos de la clase 1, y se deberá asegurar que todas las luces portátiles y demás equipo eléctrico sean de tipo homologado para su uso en atmósferas inflamables.

## **7. TRANSMISIONES POR RADIO O RADAR.**

Durante la manipulación de explosivos no se utilizará ningún transmisor de radio o radar a menos de 50 metros de distancia de la zona de manipulación de la carga, salvo en las condiciones, incluidas restricciones en cuanto a potencia de salida, frecuencia y otros factores, que pueda estipular la Autoridad Marítima y Portuaria Nacional o Portuaria (según corresponda), la cual determinará, con la ayuda de expertos en explosivos y en radiocomunicaciones, la distancia mínima entre la zona de manipulación de los diversos tipos de explosivos y los transmisores en funcionamiento.

## **8. TOMA DE COMBUSTIBLE.**

No se permitirá la toma de combustible durante la manipulación de explosivos o mientras estén abiertas las escotillas de los espacios de carga que contengan explosivos, a menos que se cuente con el permiso de la Autoridad Marítima y Portuaria Nacional.

## 9. BULTOS DETERIORADOS.

9.1. Si durante la manipulación de explosivos en la zona portuaria se advierte que un bulto que contiene explosivos, o su precinto, están deteriorados, se apartará ese bulto para examinarlo y repararlo, o para deshacerse de él por un procedimiento que no entrañe riesgos.

9.2. Si se produce un derrame o escape de explosivos de un bulto, la persona responsable de supervisar la manipulación deberá asegurarse de que se recoge inmediatamente la sustancia derramada y se toman medidas para volverla a embalar, o para eliminarla sin riesgos.

Estos incidentes deberán ser puestos en conocimiento del Gerente del Puerto.

## 10. FIN DE LAS OPERACIONES DE CARGA.

Una vez finalizadas las operaciones de carga, el buque o el vehículo que se haya cargado deberán salir de la zona portuaria tan pronto como sea posible.

## 11. SEGURIDAD.

Dado que la manipulación sin riesgos de explosivos depende del grado de seguridad que se logre, deberán tomarse todas las medidas necesarias para que ninguna persona que no esté autorizada tenga acceso a los explosivos, incluyendo las verificaciones apropiadas para asegurarse de que todos los bultos recibidos están en regla y en buen estado en cada una de las fases de las operaciones de manipulación.

## ANEXO VI

### SEGREGACIÓN EN TIERRA DE MATERIALES RADIATIVOS

#### 1. ÁMBITO DE APLICACIÓN.

Este anexo se aplicará a todo material radiactivo que no esté exento de control regulatorio, de conformidad con el Reglamento para el Transporte Seguro de Materiales Radiactivos vigente del Organismo Internacional de Energía Atómica (OIEA), adoptado en el Reglamento Técnico contra las Radiaciones Ionizantes de la República de Nicaragua.

#### 2. SEGREGACION RESPECTO DE LAS PERSONAS.

2.1. El Límite de Exposición para Trabajadores Ocupacionalmente Expuestos (TOE's) y Público en general se establecen mediante el Reglamento Técnico contra las Radiaciones Ionizantes de la República de Nicaragua, recomendado por la Autoridad Reguladora Nacional DGRS-MINSA, que preside a la Comisión Nacional de Energía Atómica (CONEA).

2.2. La población no podrá acceder o encontrarse cerca de las zonas de los puertos donde se conserven materiales radiactivos.

2.3. Los bultos, sobre embalajes/envases, contenedores o cisternas de las categorías II o III (etiqueta amarilla) que contengan materiales radiactivos y que no se vayan a embarcar directamente a un buque, o desembarcar de éste, se mantendrán en zonas o depósitos que estén

separados de cualquier lugar frecuentado regularmente por trabajadores por una distancia no inferior a la indicada en el cuadro que figura a continuación, salvo cuando, utilizando para ello un instrumento apropiado, se hayan hecho mediciones cuyos resultados demuestren claramente que la intensidad de radiación en todos los puntos del interior de ese lugar es inferior a 7,5 mSv/h. (milisievert/hora). Cuando los miembros de la población deben acceder necesariamente a las proximidades de dichas zonas o depósitos deberán únicamente hacerlo por corto tiempo.

Segregación entre los bultos, sobre embalajes/envases, contenedores o cisternas de la categoría II o III y los trabajadores.

<b>Suma de los índices de transporte</b>	<b>Distancia de segregación mínima (en metros).</b>
<b>Hasta 5 inclusive</b>	<b>4</b>
<b>Pasando de 5, hasta 10</b>	<b>6</b>
<b>Pasando de 10, hasta 20</b>	<b>8</b>
<b>Pasando de 20, hasta 30</b>	<b>10</b>
<b>Pasando de 30, hasta 40</b>	<b>12</b>
<b>Pasando de 40, hasta 50</b>	<b>13</b>
<b>Pasando de 50, hasta 100</b>	<b>18</b>
<b>Pasando de 100, hasta 150</b>	<b>22</b>
<b>Pasando de 150, hasta 200</b>	<b>26</b>

La distancia de segregación se respetará independientemente de que si los muros o techos se interponen entre la zona de almacenamiento y el lugar ocupado.

2.4. Cuando un bulto, sobre embalaje/envase, contenedor o cisterna no se encuentre en un depósito especial, habrá que vallar o marcar la zona cubierta mediante la aplicación de las distancias mencionadas en el cuadro antedicho. Únicamente se entrará en el depósito especial o la zona demarcada con objeto de desempeñar tareas esenciales, y el tiempo que se dedique a la manipulación de bultos, sobre embalajes/envases contenedores o cisternas que contengan materiales radiactivos será el mínimo necesario. Si la frecuencia del mantenimiento de los bultos, sobre embalajes/envases, contenedores o cisternas de materiales radiactivos en las instalaciones es tal que las proximidades del depósito especial o de la zona demarcada donde tales materiales estén presentes, deberán tomarse medidas más estrictas, incluyendo posiblemente el control de las dosis de radiación que han recibido.

2.5. Se considerará que estos criterios constituyen normas mínimas. No se empleará ninguna persona menor de 18 años de edad para la manipulación de bultos, sobre embalajes/envases, contenedores o cisternas de la categoría II o III y ningún menor permanecerá en sus proximidades durante largos períodos de tiempo.

### **3. SEGREGACIÓN RESPECTO DE PELÍCULAS SIN REVELAR**

Los materiales radiactivos se segregarán de las películas sin revelar y los sacos de correspondencias (que se suponga contienen películas sin revelar) como mínimo a las distancias que se indican en el cuadro del presente anexo.

## 4. PRESCRIPCIONES GENERALES DE ESTIBA.

4.1. La tasa de dosis máxima que debe haber en la superficie de cualquier Bulto, Embalaje/Envase, Contenedor o Cisterna está sujeto a lo prescrito por el Reglamento para el Transporte Seguro de Materiales Radiactivos vigente del OIEA, adoptado en el Reglamento Técnico contra las Radiaciones Ionizantes de la Republica de Nicaragua.

4.2. El número total de bultos, sobre embalajes/envases, contenedores o cisternas que se encuentren a bordo de un medio de transporte individual o en una pila individual en una zona portuaria estarán sujetos a lo prescrito en el Reglamento para el Transporte Seguro de Materiales Radiactivos vigente del OIEA, adoptado por Nicaragua.

4.3. La suma total de los índices de transporte de cualquier grupo individual de bultos, sobreembalajes/envases, contenedores o cisternas estibados en una zona portuaria estará sujeto a lo prescrito en el Reglamento para el Transporte Seguro de Materiales radiactivos vigente del OIEA.

4.4. La estiba de bultos, sobre embalajes/envases, contenedores y cisternas a bordo de buques se efectuará con arreglo a las prescripciones aplicables a las sustancias de la Clase 7 y a las disposiciones del Código IMDG.

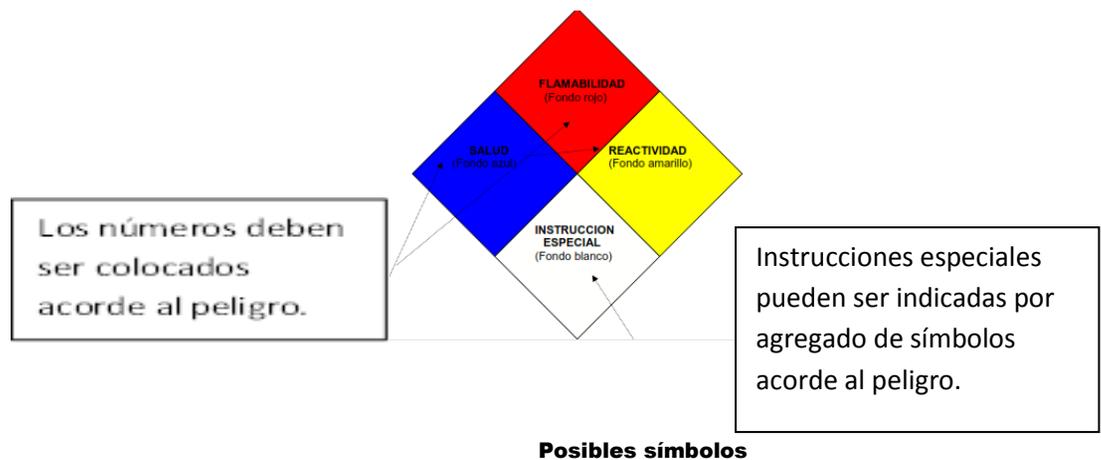
## 5. ADUANA.

Deberá establecerse zonas debidamente separadas para cualquier examen aduanero de bultos, sobre embalajes/envases, contenedores o cisternas que contengan materiales radiactivos que pueda resultar necesario en la zona portuaria. Todo funcionario de aduanas que pueda examinar bultos u otros receptáculos deberá recibir formación adecuada con respecto a la protección básica contra las radiaciones.

## ANEXO VII

### IDENTIFICACIÓN PARA TANQUES ESTACIONARIOS CON MERCANCIAS PELIGROSAS

#### Sistema de Identificación de Peligros (NFPA)



**0= No peligroso**

**1= Leve peligro**

**2= Muy peligroso**

**3= Altamente peligroso**

**4= Extremadamente peligroso**

**W = No use agua**

**OXY = Sustancia oxidante**



**= Peligro de radiación.**

## ANEXO VIII

### PROCEDIMIENTO PARA SANCIONAR LAS INFRACCIONES.

Para sancionar las infracciones a este Reglamento se observará el siguiente procedimiento:

a. Conocida la infracción por la Autoridad Marítima y Portuaria Nacional, se procederá a citar al presunto infractor en persona o mediante tres citas entregadas en días distintos, las que serán dejadas en el domicilio del imputado o en la agencia naviera si se trata de personal marítimo, previniéndole de la obligación de señalar domicilio para notificaciones futuras.

b. Las infracciones serán juzgadas por la Autoridad Marítima y Portuaria Nacional, mediante audiencia con la presencia del presunto infractor a fin de que haga legítimo derecho a su defensa. Luego de escuchar al imputado dictará resolución dentro del término de 24 horas.

Si hubiera hechos que deban justificarse se concederá un término de prueba de tres días, vencido el cual se dictará resolución cuyo fallo será notificado y las partes podrán hacer uso del derecho establecido en la Ley 290, Ley de Organización, Procedimientos y Competencia del Poder Ejecutivo.

c. Si el imputado no compareciere en el día y hora señalado y no hubiere justificado su inasistencia, se procederá de conformidad con el procedimiento establecido por la Ley de la materia.

d. Los que resultaren responsables del proceso administrativo desarrollado, estarán obligados al cumplimiento de la sanción y pago de la multa (si fuere el caso), siendo de igual manera responsable solidario en el cumplimiento de la obligación el Capitán, Armador y Agente Naviero.

e. El ejercicio de la acción para las infracciones establecidas en este reglamento prescriben en sesenta días y la pena en ciento ochenta días, contados a partir del día en que se conoció el cometimiento de la infracción o desde la fecha de la resolución en firme o notificada.

f. El pago de la multa se hará dentro de los cinco días hábiles posteriores a la fecha de la notificación de la resolución.

La presentación de documentos falsos o fraudulentos relacionados con cualquier aspecto de la operación de la nave, acarreará la suspensión de la operación, hasta determinar la responsabilidad penal que pudiere tener el Capitán, la Oficialidad, Tripulación, Armadores o Agentes.

A las naves que causaren contaminación se les aplicarán las sanciones establecidas en el artículo 22 del Acuerdo Ministerial número 054-2012, publicado en La Gaceta, Diario Oficial número 155 del 16 de agosto del año 2012, sobre **NORMAS PARA LA IMPLANTACIÓN DE LA INSPECCIÓN COMO ESTADO RECTOR DE PUERTOS**.

El pago por concepto de multas se efectuará en la cuenta bancaria que la Autoridad Marítima y Portuaria Nacional determine observando las disposiciones legales respectivas.

## ANEXO IX.

### MERCANCÍAS QUE POR SU ESPECIAL PELIGROSIDAD EXIGEN AUTORIZACIÓN ESPECIAL.

Necesitarán autorización especial escrita para la admisión al puerto las siguientes mercancías:

1. Nitrato amónico. Con concentración igual o superior al 23 % de nitrógeno.
2. Desechos químicos con intención de verterlos o quemarlos en el mar.
3. Cloro y los gases similares siguientes: tricloruro de boro, bromuro de hidrogeno (anhidro), cloruro de hidrógeno (anhidro), dimetilamina (anhidra), etilamina (anhidra), monometilamina (anhidra), cloruro de nitrosilo (anhidro), mezclas de hidrocarburos y monóxido de carbono, monóxido nítrico, óxido nítrico y tetróxido de nitrógeno, trimetilamina (anhidra), dióxido de azufre y ácido sulfhídrico.
4. Cianógeno y los gases similares siguientes: ácido cianhídrico (anhidro), trifluoruro de boro, clorocianógeno, trifluoruro de cloro, diborano, fosgeno, óxido de etileno, flúor, fluoruro de hidrógeno, metilacetileno conteniendo del 15 al 20 % de propadieno, tetrafluoruro de silicio, gas de agua.
5. Ferrosilicio a granel.
6. Materiales radiactivos.
7. Explosivos. divisiones 1.1, 1.2 y 1.3.
8. Peróxidos orgánicos.
9. Mercancías infecciosas en alto grado.
10. Líquidos inflamables con punto de inflamación -18 grados C.

### CLASIFICACIÓN DE LAS MERCANCIAS PELIGROSAS

A efectos de este Reglamento las mercancías peligrosas se clasifican como sigue:

- Clase 1. Explosivos.
- Clase 2. Gases: comprimidos, licuados o disueltos a presión.
- Clase 3. Líquidos inflamables.
- Clase 4. Sólidos inflamables y otras sustancias inflamables.
- Clase 5. Sustancias (agentes) comburentes y peróxidos orgánicos.
- Clase 6. Sustancias tóxicas e infecciosas.
- Clase 7. Materiales radiactivos.

- Clase 8. Sustancias corrosivas.
- Clase 9. Sustancias peligrosas varias.

## CLASE 1. EXPLOSIVOS.

Los explosivos son materias o mezclas de materias sólidas o líquidas que pueden reaccionar energicamente desprendiendo grandes cantidades de gas a una temperatura, a una presión y a una velocidad tales que puedan producir grandes daños en el entorno.

Los explosivos se clasifican en cinco divisiones según su condición explosiva y además, en grupos de compatibilidad cuyo cuadro se reseña más adelante. Las cinco divisiones son las siguientes:

- División 1. Sustancias que presentan riesgos de explosión en toda la masa.
- División 2. Sustancias que presentan riesgos de proyección, pero no un riesgo de explosión de toda su masa.
- División 3. Sustancias que presentan riesgos de incendio y posibles efectos de onda de choque o proyección o ambos, pero sin riesgo de explosión en toda su masa.

Se incluyen en esta división las sustancias siguientes:

- Aquellas cuya combustión da lugar a una reacción térmica considerable.
- Aquellas que arden con pequeños efectos de onda de choque o proyección, o ambos, simultáneamente.
- División 4. Sustancias que no presentan ningún riesgo considerable.

Se incluye en esta división aquellas sustancias que solo presentan un pequeño riesgo en caso de ignición o de iniciación durante su transporte. Sus posibles efectos son muy reducidos por las características de su envase y normalmente no proyectan a distancia fragmentos de tamaño apreciable. Los incendios exteriores no deben causar explosión instantánea de toda su masa.

- División 5. Sustancias muy insensibles que presentan riesgos de explosión en toda su masa.

Se incluyen en esta división sustancias explosivas tan insensibles que en condiciones normales de transporte, presentan pocas probabilidades de iniciación o de que su combustión produzca una detonación. Se exige que se acredite que no exploten a la exposición ni a incendio exterior.

La probabilidad de detonación a causa de su combustión es tanto más elevada cuanto mayores sean las cantidades que se transporten.



## CLASE 2. GASES.

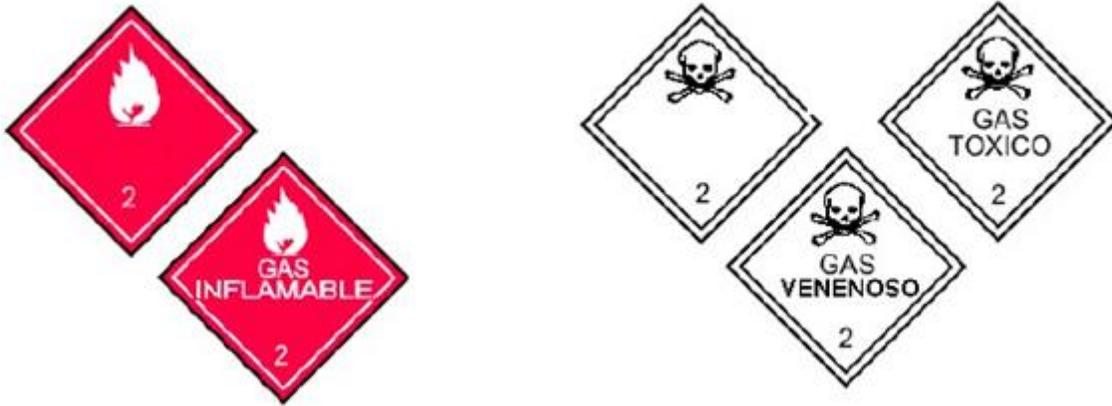
Esta clase comprende: gases permanentes, gases licuados, gases disueltos y gases licuados a temperaturas extremadamente bajas. Se subdividen a su vez, en las tres siguientes:

- Clase 2.1. Gases inflamables.
- Clase 2.2. Gases no inflamables.
- Clase 2.3. Gases tóxicos.

Pueden presentarse gases que queden comprendidos en dos o más clases, es decir gases que además de ser inflamables pueden ser tóxicos y/o corrosivos.

Serán también de aplicación los preceptos de este capítulo a los gases comprimidos, entendiéndose por tales:

- a. Los que son cargados en estado gaseoso en recipientes cerrados a una presión superior a 2 barías a 15 grados centígrados de temperatura, cuya energía acumulada puede contribuir a la explosión del recipiente, por fallo de este, calentamiento, golpes u otras causas, con proyección violenta de sus fragmentos.
- b. Los aerosoles de capacidad superior a 1.400 centímetros cúbicos, cuyo gas impulsor o su propia materia, pueden ser inflamables, tóxicos, corrosivos o constituir varios de estos riesgos. Cuando se presenten en cantidades superiores a las eximidas por el Código IMDG, deben cumplir las normas correspondientes a esta clase 2.



## CLASE 3: LIQUIDOS INFLAMABLES Y COMBUSTIBLES.

- Un **líquido inflamable** es cualquier líquido que tiene un punto de inflamación bajo los 37 °C: (Ej: Gasolina, Alcohol Etilico, Tolueno, etc).
- Un **líquido combustible** es cualquier líquido que tiene un punto de inflamación sobre los 37°C y bajo los 93 °C (Aceites Combustibles, Petróleo, Diesel, Kerosene, etc).
- **Punto de Inflamación** es la menor temperatura a la cual los vapores del compuesto forman una mezcla inflamable con el aire u oxígeno.



## CLASE 4: SOLIDOS INFLAMABLES.

Un **Sólido Inflamable** es cualquier material sólido que no sea un explosivo, susceptible de causar fuego mediante fricción o por medio del calor retenido en un proceso de fabricación, o que puede inflamarse por contacto con agua o líquidos. (Ej. Fósforo blanco, Sodio Metálico, Carburo de Calcio, etc.) Sólidos de combustión espontánea son los que pueden descomponer en presencia o ausencia de aire. (Residuos de algodón aceitoso, fibras inflamables, etc.).



## CLASE 5: SUSTANCIAS COMBURENTES (OXIDANTES) Y PEROXIDOS ORGANICOS.

Una **Sustancia Oxidante** es un compuesto que produce oxígeno rápidamente para estimular la combustión de materias orgánicas e inorgánicas (Ácido Nítrico, Nitrato de Sodio, Hipoclorito de Calcio, Permanganato de Potasio, etc).

Un **Peróxido Orgánico** es un derivado orgánico del peróxido de Hidrógeno (Agua Oxigenada).



## CLASE 6: SUSTANCIAS TÓXICAS E INFECCIOSAS.

- **Sustancia Tóxica o “Venenosa”** es cualquier sustancia capaz de causar daño a organismos vivos como resultado de interacciones químicas (Ej. Cianuro de Hidrógeno, Fosgeno, Anilina, Paratión, etc.).
- **Agente etiológico o sustancias infecciosas** es un microorganismo vivo que puede causar enfermedades a los seres vivos. (Ej. Virus Sida, Bacterias, etc.).



## CLASE 7: SUSTANCIAS RADIATIVAS.

Es todo material que contenga radionucleidos en los cuales la concentración de actividad como la actividad total de la remesa excedan los valores especificados en el Reglamento para el Transporte Seguro de Materiales Radiactivos vigente del Organismo Internacional de Energía Atómica (OIEA), adoptado en el Reglamento Técnico contra las Radiaciones Ionizantes de la República de Nicaragua.



## CLASE 8: SUSTANCIAS CORROSIVAS.

**Sustancia Corrosiva** es cualquier líquido o sólido que puede destruir el tejido humano o animal (Ej.: Ácidos Nítrico, sulfúrico, clorhídrico, etc., Bases, Soda cáustica, hidróxido de potasio, etcétera).



## CLASE 9: SUSTANCIAS PELIGROSAS VARIAS.

Las **Sustancias Peligrosas varias o misceláneas** corresponden a cualquier sustancia que cumpla con las características de peligrosa: Inflamable, Tóxica, Reactiva, Corrosiva, etc., y que no esté clasificada dentro de las primeras ocho clases (Ejemplo: Cloroformo, Naftaleno, Cal viva, aserrín, harina de Pescado, Residuos Peligrosos, etcétera).



## ANEXO X.

### INFORMES ANEXOS A LA SOLICITUD.

La solicitud de admisión se presentará por cuadruplicado y cuyo destino será; un ejemplar para el Gerente del Puerto, otro para Capitanía de Puerto, otro para el Operador del muelle y el cuarto para el Capitán del Buque si las mercancías llegan por vía terrestre. La solicitud irá acompañada de los informes que a continuación se indican:

## **1. ADMISIÓN POR VÍA TERRESTRE (MERCANCÍAS PELIGROSAS ENVASADAS O SÓLIDAS A GRANEL).**

- 1.1. Nombre y dirección del cargador solicitante, expresando la fecha y hora prevista para el embarque, y modo de transporte por el que la mercancía llega al puerto.
- 1.2. Declaración o nota de mercancías peligrosas.
- 1.3. Instrucciones de emergencia.
- 1.4. Cuando se trate de la clase I (explosivos), la información incluirá: clase, división, grupo de compatibilidad y contenido neto de materia explosiva. En este caso debe presentarse la documentación a que haga referencia la legislación en vigor.
- 1.5. Cantidad, número y tipo de bultos, en su caso, de la mercancía que se va a embarcar, expresando si esta envasada o a granel. En el caso de estar envasada, debe señalarse si el envase responde a las exigencias del Código IMDG.
- 1.6. Nombre, nacionalidad y características del buque en que ha de cargarse y si este dispone del correspondiente certificado de cumplimiento prescrito en la regla 54, capítulo II-2 del SOLAS.
- 1.7. Duración que prevé para la carga.

## **2. ADMISIÓN POR VÍA MARÍTIMA (MERCANCÍAS PELIGROSAS ENVASADAS O SÓLIDAS A GRANEL).**

- 2.1. Nombre y señas del solicitante o consignatario de la mercancía.
- 2.2. Nombre, nacionalidad, puerto de registro del buque y día y hora prevista de llegada, eslora, manga, calado y distintivo de llamada.
- 2.3. Declaración o nota de mercancías peligrosas.
- 2.4. Instrucciones de emergencia.
- 2.5. Cuando se trate de la clase I (explosivos) la información incluirá: clase, división, grupo de compatibilidad y contenido neto de la materia explosiva.
- 2.6. Cantidad, número y tipo de bultos, en su caso, de la mercancía que se va a descargar expresando si esta envasada o a granel.  
En el caso de estar envasada debe señalarse y si los envases responden a la exigencias del Código IMDG.
- 2.7. Nombre de los agentes que realizarán la descarga.
- 2.8. Número y clase de vehículos que se utilizarán para el transporte especificando que cumple las reglas del TPC o del TPF y, en su caso, las exigencias del reglamento de explosivos, si procede.
- 2.9. A la llegada del buque entregará plano de estiba o situación a bordo de las mercancías peligrosas, indicando cantidad o, en su caso, número de bultos que continuarán a bordo.

## **3. ADMISIÓN AL OBJETO DE CARGA/DESCARGA A GRANEL DE HIDROCARBUROS, GASES LICUADOS Y PRODUCTOS QUÍMICOS.**

- 3.1. Nombre, nacionalidad, puerto de registro, eslora total, manga, calado y distintivo de llamada del buque.
- 3.2. Nombre y señas de la entidad o agente receptor.
- 3.3. Muelle donde prevé atracar o amarrar.
- 3.4. Día y hora de llegada estimada.
- 3.5. Cantidad y naturaleza del producto químico, gas o hidrocarburo que transporte o vaya a cargar.

- 3.6. Si el buque dispone de los certificados de aptitud que acrediten cumplir los requisitos que fijan los Códigos correspondientes de la OMI.
- 3.7. Si tiene alguna avería en el casco, máquinas o equipos que puedan afectar la maniobrabilidad del buque, y por tanto la seguridad de otros buques de su entorno, el medio ambiente, o que represente peligro para las personas, propiedades e instalaciones de las proximidades.
- 3.8. Procedimiento que se proyecta utilizar para la manipulación de la mercancía.

## ANEXO XI

### REGLAMENTO INTERNO APC

#### DISPOSICIONES GENERALES

##### • DISPOSICIONES GENERALES.

- El Presente Reglamento tiene por objeto establecer las normas de regulación y control para el transporte, manipulación y almacenamiento de mercancías que por sus características sean peligrosas o representen riesgo para la salud de las personas, para la seguridad pública o el medio ambiente.
- Las disposiciones del presente reglamento son sin perjuicio de la reglamentación especial que sea aplicable a cada mercancía peligrosa en particular.
- El transporte de productos explosivos debe efectuarse de conformidad con las normas específicas que a tal efecto dicte la policía o el órgano ministerial que la regule.
- Toda operación que involucre mercancía peligrosa está prohibida, salvo que se realice de conformidad con lo provisto en este reglamento se entenderá por:
  - Transportista: persona física o jurídica debidamente autorizada por d.g.b. d.g.t.a. policía nacional.
  - Consignatario: persona física o jurídica a quien va destinada la mercadería peligrosa.
  - Código IMDG código marítimo internacional de mercancía peligrosa adoptado por la organización marítima internacional.
  - Manipulación Es la operación de Carga /Descarga de un buque, vehículo terrestre contenedor o recipiente, así mismo el traslado de dicha carga a un lugar de almacenamiento desde adentro de las unidades de transporte referidas o el trasbordo de la carga en dichas unidades así como también unidades complementarias.
  - Mercancías peligrosas Es toda sustancia peligrosa contenida en un recipiente tanque portátil, o contenedor o vehículo de carga que contenga las condiciones de seguridad para esta mercadería.

- Sustancias Peligrosa Sustancias en bultos o a granel destinadas a ser trasportadas o almacenadas cuyas propiedades estan comprendidas en la clasificacion estabnlecidas en el Codigo I.M.D.G. en el se detallas las intrucciones normas de seguridad y recomendaciones.
- D.G.B. Direccion general de Bomberos de Nicaragua.
- D.G.A. Direccion General de Aduana.
- D.G.T.A. Direccion General Transporte Acuatico.
- O.P.I.P. Oficial Proteccion Instalaciones Portuario.
- U.S.A- Unidad de Seguridad y Ambiente.
- P.N. Policia Nacional.
- # O.N.U. Nuemero de las Naciones Unidades que identifica a una sustancia peligrosa dado por el organo competente de las Naciones Unidas.
- N.E.P. No especificado en otra Parte.
- P Polimerizante.
- E.P.P. Equipo de proteccion Personal.
- Ley No. 618 Ley de Higiene seguridad del trabajo.
- 2.1 ADMINISTRACIÓN PORTUARIA: Es la Empresa Administradora del Puerto, (privada o pública), o sea la persona jurídica que tiene a su cargo la administración del puerto y la conservación y mejoramiento de los lugares comunes y vías de acceso, el ejercicio de las atribuciones delegadas como autoridad portuaria y la función de órgano de control de las concesiones. La Administración Portuaria será responsable directa, ante la Dirección General de Transporte Acuático (Autoridad Marítima), del estricto cumplimiento en su ámbito de jurisdicción de las disposiciones contenidas en el presente reglamento y de las normas complementarias que a tal efecto se dicten.
- Los requerimientos necesarios para que una Mercadería Peligrosa en contenedores sea aceptada y planificada es de carácter obligatorio que la Línea Naviera debe cumplir con:
  - A Lista de carga en Español.
  - B) Lista de Mercancía Peligrosa con tiempo mínimo de aviso a planificación de 72 Horas. Y su pago correspondiente de tramites.
  - C) Identificación del Buque y Fecha exacta del E.T.A.
  - D) Identificación Correcta de la Mercancía Peligrosa su # de La O.N.U. N.E.P. Nombre Especifico del Material, Correcto Identificación de la clase de Riesgo , Punto de inflamabilidad o combustión espontánea y si tiene riesgos secundarios.

- # del contenedor con su etiqueta de Riesgo.
- Lista de carga y tipo de Embalaje.
- Al traer un contenedor Mercancías peligrosa aun sea clase # 9 Misceláneos de varios riesgos y en este mismo contenedor trae Mat –Peligroso Riesgos Clase # 1-1 al 1-5 clase # 2.2 Clase # 3 clase # 4 clase # 5.1 6.6 se asignara Mercancía Notificación Anticipada una vez que cumplan los requisitos los procedimientos de Notificación Anticipada con las Autoridades correspondientes.
- **CONTENEDORES DE IMPORTACIÓN.**
- Todo Contenedor de Mercadería Peligrosa que ingrese al Puerto está sujeto al control de seguridad de Admón. Portuaria de corinto O.P.I.P. U.S.A.) MAGFOR, D.G.T.A. D.G.B. P.N. y Otras Autoridades Competentes a eventos Especiales.
- Todo contenedor una vez aplicada su estadía de acuerdo al acta y acuerdo de MAGFOR y U.S.A. y el artículo # 42 del Reglamento y Tarifa se le aplicara el Artículo # 27 último párrafo.
- Contenedor que sea de Mercancía Peligrosa y no presente Rombo ni Etiqueta de Mercadería Peligrosa que identifique o presente el riesgo será amonestada la línea naviera con las autoridades correspondientes.
- Contenedor que sea identificado con Mercancía Peligrosa por parte de la línea naviera y lo desconoce al agente aduanero se aplicaran medidas Notificación anticipadas.
- En aplicación al código I.M.D.G. para los Contenedores que traen mercancía peligrosa y sean identificado con la letra “p” según su # de la ONU o nombre específico del producto serán de notificación anticipada.
- Contenedor que presente fuga de líquido y contamine el área u otro contenedor la línea naviera realizara los tramites correspondiente de su retiro ante el consignatario de lo contrario se aplicara sanciones.
- Si un Contenedor es declarado notificación anticipada y este sale Rojo por las autoridades de aduana o el Magfor lo declara en cuarentena tendrá que pagar los movimientos adicionales que sean adicionales además de la aplicación de su tarifa que corresponde.
- Contenedores que sean de mercancías peligrosa y se solicite su segregación y en esta actividad suceda un accidente material el agente naviero responderá a pagar la limpieza del área afectada y si en este evento existe daños físicos a operarios la Admón. Brindará transporte al afectado pagando la trasferencia.
- Todo contenedor que sea retirado del Recinto Portuario tendrá que salir debidamente trincado a la plataforma del camión bien sea con cadenas o con los trompos.

- Los contenedores que se declaren en abandono que contengan Mercancía Peligrosa o contaminen el área serán Punto de Agenda ante las autoridades de manejo de Mercancía Peligrosa notificando al responsable de este la disciplina a aplicar.
- Al Segregar un contenedor con mercancía peligrosa el personal que realizara esta actividad tendrá que utilizar las medidas de seguridad en el uso correcto del E.P.P. en la aplicación de la ley # 618.
- **MERCADERIA LIQUIDA A GRANEL**
- Los Responsable de la red de trasferencia de Mercancías Liquidas a granel que se encuentran en el muelle de carga liquida tendrán la responsabilidad de cumplir ante las autoridades de Admón. Portuaria de Corinto D.G.T.A. D.G.B. I.N.E.
- Mantener libre de óxido la red, protegidas del óxido con la pintura, sus leyendas de última P.S.I. QUE TIENE QUE SER CADA DOS AÑOS Dirección de conducción del producto, clase de producto, diamante de riesgo con sus valores en cada color de riesgo, # de la red que le corresponde # de teléfono de emergencia.
- Nombre del producto que circula.
- Sus polos a tierra.
- Al momento de realizar descargue o cargue de gasolina no se debe poner la barrera Boom.
- El Consignatario tiene que establecer un recorrido cada 15 Minutos en todo el sistema de conducción del producto si se realiza por la noche tendrán que utilizar lámparas de proyección e luz anti explosiva.
- Se tiene que llevar una bitácora de grados de punto de inflamabilidad y la presión de trasferencia el descargue o cargue del mismo.
- Cuando se realiza el cargue o descargue buque a tanque muelle de producto full llos se tendrá que poner una barrera boom al costado del casco del buque que sirva de contención de producto a un evento no esperado cerrar de inmediato las válvulas que está activa.

## ANEXO XII

### ACTA APC Y MAGFOR SOBRE MERCANCIAS PELIGROSAS

Reunidos en la oficina de Seguridad Ambiental de esta Administración Portuaria, el día 17 de Febrero del 2012 a las 15:30 horas el Ing. Ramón García Mondragón Delegado del MAGFOR, Corinto, Sr. Ricardo Estrada jefe de USA, Los Sres. Técnicos de U.S.A. Evelio Mendoza, Sr. Julio Alfonso Vargas Sr. Mario Santamaría Olivares. Y el Sr. Luis Antonio Díaz E. con el fin de clasificar el tiempo de estadía de las diferentes Mercancías Peligrosas que llegan a Puerto Corinto

#### ENTREGA DIRECTA

- 1.1- Código Explosivos. Y sus sub clases
- 2.3- Gas Inflamable
- 2.3.6- Gas Inflamable Toxico.
- 2.6.5- Gas Toxico Oxidante Carburante.
- 2.6.6- Gas muy Toxico (clorosilanos, N.E.P)
- 3.0- Líquido Inflamable y sus sub clases.
- 4.0- Solido Inflamable y sus sub-clases. (Fósforos)
- 4.3 – adhesivos inflamables
- 5.3.9-Peroxido Orgánico Inflamable.
- 5.5.9-Sustancias muy oxidantes (carburante que puede provocar espontáneamente una reacción violenta)
- 5.9- Sustancias oxidante (carburante) que puede provocar espontáneamente una reacción violenta
- 6.0.6-Sustancias infecciosas.
- 6.1 HIDROXIDO SODICO, ACIDO FORMICO**
- 6.2.3- Líquido toxico que reacciona con el agua emitiendo gases inflamables.
- 6.8- Cianuro de sodio
- 9 Misceláneos con productos clase 3 líquidos inflamables

## **CONTENEDORES CON TIEMPO DE ESTADIA EN EL PUERTO 24 HRS.**

- 2.0- Gas Inerte.
- 2.2- Gas Refrigerado, no inflamable no venenoso con corrosivo (oxigeno limpio usado en hospital)
- 2.6- Gas Toxico Moderado.
- 3.8- Ácido acético glacial
- 4.3 Fosfuro de Aluminio
- 6.0- Sustancias Toxicas Nocivas.
- 6.-1 Sustancias Piretroide liquido venenoso (plaguicidas Fungicida Pesticida Herbicida, derivado de ácido remoxiacetico liquido toxico. Con Riesgo Secundario

8.0 Ácido acético.

## CONTENEDORES CON ASIGNACION 48 Hrs.

8.- Sustancias Corrosivas, (Fertilizantes Nitrato de potasio, Magnesio, etc.)

8.01 - Fosfato de amonio, Baterías de vehículos sin ácidos

9.- Material Sustancias (Polipropileno) 3082 Sustancia peligrosa para el medio Ambiente

## CONTENEDORES CON ASIGNACION DE 72 HRS.

Harina de Pescado. NOTA: (De conformidad con últimas actualizaciones, ésta ya no está clasificada como mercancía peligrosa).

**Nota:** Todo contenedor con Mercadería Misceláneo y con Riesgo secundario identificado con Entrega Directa son los siguientes.

Ejemplo los contenedores que traen misceláneos ONU # 3082 con # 1133

Contenedores que se declaren Entrega Directa por USA y Aduana/Magfor necesiten de la inspección, esta se realizara a plan de piso, El Agente Aduanero Realizara un documento solicitando con la constancia de estas autoridades, Autorización al Puerto su Estadía de acuerdo al Resultado de esta inspección

Contenedores que al momento de realizar el Acta de planificación y no se han enviado documento se declarara **Notificación Anticipada** Entrega Directa. Aun si en los descrito se estime Tiempos de estadía en el puerto.

Contenedores que no sea bien identificada su Mercadería Peligrosa o no coincida su Nombre Especifico con el # de O.N.U. Se les aplicara sanciones administrativas.

Finalizada esta reunión el día 17 de Febrero del año 2012 a las 18:30 horas, estando de acuerdo a lo antes descrito los Sres.

-----  
Delegado del MAGFOR, Corinto

-----  
Jefe de U.S.A. A.P.C.

## **ANEXO XIII**

### **RECEPCIÓN DE CONTENEDORES E ISOTANQUES VACÍOS**

La Administración Portuaria de Corinto en el Ante Puerto Punta Icaco y en el recinto Portuario de A.P.C. no recepcionará contenedores vacíos que tengan el rombo de carga peligrosa adherido, de la misma manera los isotanques que no presenten su certificado de venteo o desgasificación.

Los Contenedores vacíos con señales de golpes no serán recepcionados hasta que la línea naviera presente un escrito descriptivo de los daños al receptor (Empleado de la Admón. Portuaria).

La agencia naviera o el transportista en su caso, tiene la obligación de presentar los contenedores vacíos que están entrando a A.P.P.I., limpios, sin residuos o desechos sólidos o restos de productos inflamables o de otros productos, incluso en su parte interna.

En la trasferencias de ingreso del Portón # 1 su estacionamiento y salida al área de Admón. portuaria de Corinto debe de salir asegurado con sus cadenas o anclajes (Trompos).

Al recibir contenedores con cueros crudos o húmedos para su Exportación su entrega será mediante Notificación Anticipada. Su estancia en el Ante Puerto Punta Icaco (A.P.P.I) no podrá ser mayor de 8 Horas.

El Transportista y conductor deberá de cumplir con las normativas de seguridad internas del puerto y de las autoridades que intervengan con el fin de regular las anomalías o eventos que pongan en riesgos físicos laborales de seguridad del Puerto y Asistiendo y participando a las capacitaciones

**NOTA: VALORAR ASPECTOS QUE A CONTINUACION SE ENCUENTRAN SUBRAYADOS Y QUE DEBEN TOMAR EN CUENTA COMO SERA SU ATENCION Y RESPUESTA A MERCANCIAS PELIGROSAS EN ALGUNOS DE LOS SIGUIENTES:**

1. Se debe capacitar al personal de puerto en atención a mercancías peligrosas.
2. La Dirección de Bomberos, portuaria, ni otras instituciones a fines en este control no poseemos ni contamos con los recursos necesarios (trajes, carros especiales de materiales Peligrosos, lugares especiales para el manejo en averías, recolección y otros de mercancías peligrosas)
3. La Administración Portuaria en este momento no cuenta ni con una unidad de respuesta de emergencia como camión bombero y personal permanente en la atención de incidentes dentro del puerto, como lo posee el aeropuerto, ya que estas instalaciones institucionales son áreas internaciones.
4. Se deben incluir a la Dirección General de Bomberos del Ministerio de Gobernación, para que sean parte integrantes de las inspecciones, información y control del paso y llegada de mercancías peligrosas a nuestro puerto. **Dirección de Bomberos Corinto**