

CIRCULAR AD N° 024/2020

- Para:** Armadores, Operadores, Arrendatarios, Apoderados Legales, Empresas Navieras, Funcionarios de supervisión por el Estado Rector del Puerto, Organizaciones Reconocidas (OR'S) y sus Representantes Legales, Capitanes de Buques Internacionales y demás interesados de la Comunidad Marítima.
- Tema:** **ADOPCIÓN** de las Directrices emanadas por la Organización Marítima Internacional (OMI) a través del Comité de Seguridad Marítima en su 101ª periodo de sesiones (5 a 14 de junio de 2019), relativo a **“DIRECTRICES PROVISIONALES PARA REDUCIR AL MÍNIMO LA FRECUENCIA Y LAS CONSECUENCIAS DE LOS INCENDIOS EN LOS ESPACIOS DE CARGA RODADA Y LOS ESPACIOS DE CATEGORÍA ESPECIAL DE LOS BUQUES DE PASAJE DE TRANSBORDO RODADO NUEVOS Y EXISTENTES”**; la cual tiene como propósito acrecentar la Seguridad Marítima y la Prevención de la Contaminación, así como facilitar la prevención de accidentes marítimos.
- Referencias:** La Constitución de la Republica; Convenios Internacionales del ámbito marítimo, Ley Orgánica de la Marina Mercante Nacional (DECRETO 167-94 y sus Reformas), específicamente en sus Artículos 1, 5, 92 numerales 1), 18), 19), 20) y 29); Resolución MSC.1/Circ. 1615 y su Anexo (Paginas 1-S), de fecha 26 de junio de 2019 y el Acuerdo No. 071-2012, emitido por la Dirección General de la Marina Mercante y publicado en el Diario Oficial “La Gaceta”, con número 33,001 y otras aplicables.

La presente **CIRCULAR AD No. 024/2020** tiene la finalidad de hacer de su conocimiento lo siguiente:

PRIMERO:

Que la Dirección General de la Marina Mercante, tiene como propósito asegurar la efectividad y control de la administración de los Instrumentos Marítimos de los cuales Honduras es Parte; Por lo que a través del Acuerdo No. 071/2012 de fecha 26 de noviembre del año 2012; Adopta y Unifica en forma expedita las diversas implementaciones de documentos que emanen de la Organización Marítima Internacional (OMI), con la intención de apegar al Estamento Jurídico Nacional las diferentes Directrices y Practicas generadas por la OMI.





DIRECCIÓN GENERAL DE LA MARINA MERCANTE



SEGUNDO: Que la Dirección General de la Marina Mercante procede a adoptar el siguiente Instrumento Técnico Jurídico que surge en el seno de la Organización Marítima Internacional (OMI), a través del Comité de Seguridad Marítima el cual se describe como:

- **MSC.1/Circ. 1615 y su Anexo (Paginas 1-5)** de fecha 26 de junio de 2019 sobre **“DIRECTRICES PROVISIONALES PARA REDUCIR AL MÍNIMO LA FRECUENCIA Y LAS CONSECUENCIAS DE LOS INCENDIOS EN LOS ESPACIOS DE CARGA RODADA Y LOS ESPACIOS DE CATEGORÍA ESPECIAL DE LOS BUQUES DE PASAJE DE TRANSBORDO RODADO NUEVOS Y EXISTENTES”**.

TERCERO: Que la información antes descrita se podrá encontrar publicada en la Página Oficial de la institución, siendo: www.marinamercante.gob.hn; A la vez dicho Instrumento **MSC.1/Circ. 1615 y su Anexo** de fecha 26 de junio de 2019 sobre las **“DIRECTRICES PROVISIONALES PARA REDUCIR AL MÍNIMO LA FRECUENCIA Y LAS CONSECUENCIAS DE LOS INCENDIOS EN LOS ESPACIOS DE CARGA RODADA Y LOS ESPACIOS DE CATEGORÍA ESPECIAL DE LOS BUQUES DE PASAJE DE TRANSBORDO RODADO NUEVOS Y EXISTENTES”** forma parte integral de la presente Circular identificado como Anexo **(Paginas 1-S)** de la misma.

CUARTO: Honduras como Estado miembro de la Organización Marítima Internacional (OMI), la cual se encuentra comprometida en Adoptar e Implementar los Instrumentos relativos a la Seguridad de la Navegación, Protección del Medio Marino y que en las directrices establecidas en el SOLAS del cual Honduras es signatario, en su Capítulo II/2, PARTE A, Regla 2, 2.1. Establece que: *“2.1 Salvo disposición expresa en otro sentido, la Administración se asegurará, respecto de los buques construidos antes del 1 de julio de 2002, de que cumplen las prescripciones que sean aplicables en virtud del capítulo II-2 del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1974, Enmendado por las resoluciones MSC.1(XLV), MSC.6(48), MSC.13(57), MSC.22(59), MSC.24(60), MSC.27(61), MSC.31(63) y MSC.57(67).*

Para el cumplimiento de lo antes establecido, requerimos la cooperación y ayuda de todos los Armadores, Operadores, Arrendatarios, Apoderados Legales, Empresas Navieras, y en especial a las Organizaciones Reconocidas OR'S y sus Representantes Técnicos, Capitanes de Buques Internacionales, Funcionarios de supervisión por el Estado Rector del Puerto y demás interesados de la Comunidad Marítima.

Tegucigalpa, República de Honduras a los Diez (10) días del mes de Diciembre del año dos mil veinte (2020).

ABG. JUAN CARLOS RIVERA GARCIA
DIRECTOR GENERAL



4 ALBERT EMBANKMENT
LONDRES SE1 7SR

Teléfono: +44(0)20 7735 7611

Facsímil: +44(0)20 7587 3210

MSC.1/Circ.1615
26 junio 2019

**DIRECTRICES PROVISIONALES PARA REDUCIR AL MÍNIMO LA FRECUENCIA Y LAS
CONSECUENCIAS DE LOS INCENDIOS EN LOS ESPACIOS DE CARGA RODADA
Y LOS ESPACIOS DE CATEGORÍA ESPECIAL DE LOS BUQUES DE PASAJE
DE TRANSBORDO RODADO NUEVOS Y EXISTENTES**

1 El Comité de seguridad marítima, en su 101º periodo de sesiones (5 a 14 de junio de 2019), aprobó las "Directrices provisionales para reducir al mínimo la frecuencia y las consecuencias de los incendios en los espacios de carga rodada y los espacios de categoría especial de los buques de pasaje de transbordo rodado nuevos y existentes", elaboradas por el Subcomité de sistemas y equipo del buque en su 6º periodo de sesiones, que figuran en el anexo.

2 El Comité acordó mantener sometidas a examen las Directrices provisionales, teniendo en cuenta la experiencia operacional que se adquiriera al aplicarlas.

3 Se invita a los Estados Miembros a que pongan las Directrices provisionales en conocimiento de todas las partes interesadas y a que expongan a la Organización la experiencia adquirida al utilizar dichas directrices provisionales.

ANEXO

DIRECTRICES PROVISIONALES PARA REDUCIR AL MÍNIMO LA FRECUENCIA Y LAS CONSECUENCIAS DE LOS INCENDIOS EN LOS ESPACIOS DE CARGA RODADA Y LOS ESPACIOS DE CATEGORÍA ESPECIAL DE LOS BUQUES DE PASAJE DE TRANSBORDO RODADO NUEVOS Y EXISTENTES

A los efectos de las presentes directrices, la sección 1 se aplica a los buques de pasaje de transbordo rodado nuevos y existentes, y las secciones 2 a 5, a excepción de 3.2, se aplican solamente a los buques nuevos, a menos que se indique lo contrario.

1 PREVENCIÓN/IGNICIÓN

1.1 Inspección de los cables y el equipo de suministro de energía del buque

1.1.1 Los cables eléctricos, los enchufes hembra y su equipo correspondiente en los espacios de carga rodada y los espacios de categoría especial destinados al suministro de energía de vehículos o unidades de carga deberían ser objeto de inspecciones, en principio antes de ser utilizados, por miembros de la tripulación capacitados para ello o personal capacitado en virtud de un procedimiento establecido.

1.1.2 Los cables que no sean del buque provistos y conectados por los conductores plantean un riesgo mayor de sobrecalentamiento o cortocircuito, por lo que únicamente deberían utilizarse el equipo y los cables de suministro de energía del buque.

1.2 Plan de mantenimiento para los cables eléctricos y sus enchufes hembra en los espacios de carga rodada y los espacios de categoría especial destinados al suministro de energía de vehículos o unidades de carga

Debería elaborarse un plan de mantenimiento para los cables eléctricos, los enchufes hembra y el equipo correspondiente en los espacios de carga rodada y los espacios de categoría especial destinados al suministro de energía de vehículos o unidades de carga.

1.3 Cables eléctricos

1.3.1 Además de las reglas II-1/45.5.1 a .6 del Convenio SOLAS, los cables eléctricos destinados al suministro de energía de vehículos o unidades de carga que puedan ser dañados por los vehículos o las unidades de carga durante las operaciones de carga y descarga deberían estar protegidos adecuadamente incluso cuando estén blindados, a menos que la estructura del buque ofrezca una protección apropiada. El conjunto de cables debería protegerse suficientemente contra la corrosión y conectarse a tierra de manera eficaz.

1.3.2 Cuando no se estén utilizando, los cables eléctricos destinados al suministro de energía de vehículos o unidades de carga deberían almacenarse de manera que no resulten dañados por las operaciones de carga/descarga.

1.4 Clasificación de las conexiones eléctricas en cuanto a descargas/impermeabilidad

1.4.1 Además de la regla II-2/20.3.2 del Convenio SOLAS, los enchufes hembra deberían disponer de un grado de protección de al menos IP56, de conformidad con la norma IEC 60529.

1.4.2 El enchufe hembra debería estar provisto de medios para mantener el mismo grado de protección una vez se haya extraído el enchufe macho de él. En el caso de que se utilice una tapa suelta para este propósito, esta debería estar unida a su enchufe hembra, por ejemplo, mediante una cadena.

1.5 Disyuntores de circuitos

El sistema eléctrico debería detectar posibles cargas perjudiciales o fallos de puesta a tierra, de forma que el enchufe hembra afectado quede aislado.

1.6 Conexiones y desconexiones eléctricas de las unidades de carga y los vehículos eléctricos

Solamente personal capacitado u otras personas supervisadas por la tripulación del buque deberían efectuar la conexión y desconexión eléctricas de las unidades de carga y los vehículos eléctricos.

1.7 Puntos de control durante las patrullas

1.7.1 Durante las patrullas realizadas por la tripulación en los espacios de carga rodada y en los espacios de categoría especial deberían comprobarse, entre otras cosas:

- .1 las fugas de los vehículos;
- .2 el estado de las conexiones eléctricas y los cables de suministro de energía del buque a los vehículos; y
- .3 los riesgos de incendio comunes de la carga.

1.7.2 Se recomienda utilizar dispositivos de termografía portátiles para realizar inspecciones durante las rondas contra incendios o cuando haya sospechas al respecto, para detectar zonas calientes y equipo eléctrico sobrecalentado.

1.8 Fortalecimiento de la prescripción relativa a la eliminación de las fuentes de ignición

1.8.1 La compañía debería establecer un plan de lucha contra incendios que, en particular, identifique todo riesgo específico de los vehículos con medios alternativos de propulsión, incluidos los accionados por baterías, y señale las técnicas de lucha contra incendios más adecuadas para tales vehículos. La compañía debería garantizar una formación adecuada y un buen acceso a todo equipo de lucha contra incendios especializado para los vehículos con medios alternativos de propulsión.

1.8.2 Durante los viajes, cuando se transporten vehículos de gas natural comprimido o de hidrógeno, será necesario examinar los riesgos asociados con la acumulación de gases inflamables y gases más ligeros que el aire debajo de los techos.

1.8.3 Las tuberías con aceite hidráulico combustible deberían protegerse contra daños. El aceite hidráulico de una tubería dañada en contacto con una fuente de ignición, por ejemplo, una unidad de refrigeración de un camión que esté en funcionamiento durante el viaje, puede causar un incendio.

2 DETECCIÓN Y DECISIÓN

2.1 Sistemas fijos de detección de incendios y de alarma contra incendios de tipo direccionable

2.1.1 Para los buques construidos antes de julio de 2010, se recomienda considerar un sistema fijo de detección de incendios y de alarma contra incendios con detectores direccionables individualmente para sustituir a los sistemas existentes en los espacios de carga rodada y en los espacios de categoría especial.

2.1.2 Si se utiliza un sistema fijo de cortina de agua en los espacios de carga rodada y los espacios de categoría especial, debería disponerse un sistema de detección de incendios y de alarma contra incendios direccionable a las mismas secciones de los sistemas de cortina de agua.

2.1.3 El sistema de detección de incendios y de alarma contra incendios debería proyectarse con una interfaz de sistema que ofrezca una presentación lógica e inequívoca de la información, para permitir una comprensión y una toma de decisiones rápidas y correctas. En concreto, la numeración de las secciones en el sistema de alarma debería coincidir con la de las secciones de otros sistemas, como el sistema fijo de extinción de incendios a base de agua o el sistema de vigilancia por televisión, de haberlos.

2.2 Vigilancia por video

2.2.1 Los sistemas de vigilancia por televisión pueden ser eficaces para la confirmación rápida de un incendio tras la activación de las alarmas contra incendios, así como para la ejecución rápida de las medidas correspondientes tras la confirmación del incendio. Esto apoya la activación de la sección correcta de cortina de agua, así como de la lucha contra incendios manual.

2.2.2 Los espacios de carga rodada y de categoría especial deberían estar provistos de sistemas de vigilancia por televisión eficaces para una vigilancia por video continua de dichos espacios, y los sistemas mencionados deberían disponer de la capacidad de reproducción inmediata de las imágenes para permitir la rápida identificación del lugar del incendio, en la medida de lo posible. No es necesario garantizar una vigilancia continua de las imágenes de video por parte de la tripulación.

2.3 Detección de incendios en los espacios de carga rodada abiertos

Si se instalan detectores de humo en los espacios de carga rodada abiertos de todos los buques de pasaje de transbordo rodado, dichos detectores deberían complementarse con otros medios de detección eficaces, por ejemplo, detectores de llama o de calor.

2.4 Detección de incendios en las cubiertas de intemperie

Debería disponerse de un sistema fijo de detección de incendios y de alarma contra incendios para las cubiertas de intemperie destinadas al transporte de vehículos. El sistema fijo de detección de incendios debería poder detectar rápidamente el comienzo de un incendio en la cubierta de intemperie. El tipo de detectores, la separación entre ellos y su ubicación deberían ser los que la Administración juzgue satisfactorios, teniendo en cuenta los efectos de las condiciones meteorológicas, la obstrucción debida a la carga y otros factores pertinentes. Podrán utilizarse diversas configuraciones para secuencias de operaciones específicas, tales como la carga o la descarga y durante el viaje, a fin de reducir las falsas alarmas.

2.5 Proyecto e integración del sistema de alarmas

Las notificaciones de las alarmas deberían ajustarse a un plan de presentación de alarmas uniforme (texto, vocabulario, color y posición), de modo que las alarmas sean reconocibles inmediatamente en el puente y no se vean comprometidas por el ruido o una colocación deficiente. La interfaz debería permitir el examen de la alarma para que la tripulación pueda determinar el historial de las alarmas, la alarma más reciente y los medios para cancelar alarmas garantizando, al mismo tiempo, que las alarmas que continúen estando activadas sigan siendo claramente visibles.

2.6 Señalización y marcado para una identificación y una localización eficaces

Los espacios cerrados para vehículos, los espacios de carga rodada cerrados y los espacios de categoría especial que tengan instalados sistemas fijos de aspersión de agua a presión deberían disponer de una señalización y un marcado adecuados en la cubierta y límites verticales para identificar fácilmente las secciones del sistema fijo de extinción de incendios. La señalización y el marcado deberían adaptarse a los patrones habituales del movimiento de la tripulación y no deberían quedar obstruidos por instalaciones fijas. Las señales de los números de sección deberían ser de material fotoluminiscente conforme a la regla ISO 15370. La numeración de la sección indicada dentro del espacio debería corresponderse con la de la identificación de las válvulas y con la del centro de seguridad o la del puesto de control con dotación permanente.

3 EXTINCIÓN

3.1 Equipo suplementario de lucha contra incendios para los buques de pasaje de transbordo rodado

Todos los espacios de carga rodada y de categoría especial deberían disponer de una palanca de pie de cabra para emprender rápidamente la lucha contra incendios.

3.2 Formación y ejercicios apropiados

3.2.1 Debería formarse a los miembros de la tripulación pertinentes en estrategias de lucha contra incendios y los riesgos que conllevan los vehículos con medios alternativos de propulsión, tales como los vehículos eléctricos o de gas.

3.2.2 Los miembros de la tripulación pertinentes deberían recibir formación adecuada y participar en ejercicios para familiarizarse con las instalaciones específicas del buque, así como con la ubicación, el funcionamiento y las limitaciones de los sistemas y dispositivos de lucha contra incendios que puedan tener que utilizar en los espacios de carga rodada y los espacios de categoría especial.

3.3 Colocación de los rociadores y las lanzas

Debería hacerse referencia a la circular MSC.1/Circ.1430/Rev.1: "Directrices revisadas para el proyecto y la aprobación de sistemas fijos de lucha contra incendios a base de agua para los espacios de carga rodada y los espacios de categoría especial" con respecto a las prescripciones funcionales para la colocación de los rociadores y las lanzas a fin de garantizar un funcionamiento satisfactorio con respecto al tiempo de activación y a la distribución de agua.

3.4 Medidas de extinción de incendios fijas en las cubiertas de intemperie

En las cubiertas de intemperie pueden considerarse medidas adicionales de extinción de incendios, por ejemplo los cañones contra incendios y los sistemas de drenaje. El control a distancia de los cañones contra incendios puede permitir el funcionamiento seguro de estos, pero cuando sea adecuado también pueden utilizarse cañones contra incendios de funcionamiento manual.

4 CONTENCIÓN

4.1 Integridad al fuego de las cubiertas de carga rodada y las cubiertas en los espacios de categoría especial

La integridad al fuego de las cubiertas de carga rodada que separan los espacios de carga rodada debería ser de clase A-30 como mínimo.

4.2 Tipos de espacios de carga rodada

Los espacios para vehículos y los espacios de carga rodada deberían ser espacios de carga rodada cerrados o cubiertas de intemperie.

5 INTEGRIDAD DE LOS DISPOSITIVOS DE SALVAMENTO Y EVACUACIÓN

5.1 En los buques nuevos y existentes, se recomiendan las siguientes distancias de seguridad (medidas horizontalmente) para evitar poner en peligro los dispositivos de salvamento y los puestos de embarco en caso de incendio en los espacios de carga rodada y los espacios de categoría especial:

- .1 las embarcaciones de supervivencia y los sistemas de evacuación marinos se estibarán y se colocarán para su despliegue en un lugar situado:
 - .1 a más de 6 metros de una abertura lateral del espacio de carga; y
 - .2 a más de 8 metros de la carga en la cubierta de intemperie; y
- .2 los puestos de embarco de las embarcaciones de supervivencia y los puestos de reunión estarán situados:
 - .1 a más de 6 metros de una abertura lateral del espacio de carga; y
 - .2 a más de 13 metros de la carga en la cubierta de intemperie.

5.2 Podrían tenerse en cuenta dispositivos equivalentes que la Administración considere satisfactorios y proporcionen, como mínimo, el mismo nivel de protección.

