

ANEXO I

INSTRUCCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE LA AUTORIDAD PORTUARIA DE VALENCIA SOBRE EL PROCEDIMIENTO DE COORDINACIÓN A SEGUIR ENTRE LAS TERMINALES DE CONTENEDORES Y LAS GABARRAS DE SUMINISTRO DE COMBUSTIBLE PARA EL SERVICIO DE SUMINISTRO A BUQUES PORTACONTENEDORES

Primero.- Objeto del procedimiento de coordinación.

La condición 24.16 BIS (Condiciones especiales para servicios de suministro a prestar a buques portacontenedores) del PLIEGO DE CONDICIONES PARTICULARES REGULADOR DE LA PRESTACION DEL SERVICIO DE SUMINISTRO DE COMBUSTIBLE A BUQUES MEDIANTE BUQUE TANQUE O GABARRA EN LOS PUERTOS DE VALENCIA, SAGUNTO Y GANDIA, en su apartado establece que ii), que la empresa suministradora deberá establecer previamente a la prestación del servicio, la coordinación con la terminal de mercancías donde se encuentre el buque y el capitán o consignatario del mismo para evitar la presencia de personal en cubierta cuando se produzca la situación descrita en su apartado i).

Asimismo, en la condición 25 (Prohibiciones para la prestación del suministro por razones de seguridad) del mismo pliego, se establece en su apartado f) que la limitación establecida en el antedicho apartado i) de la condición 24.16 BIS se aplicará cuando los buques portacontenedores se encuentren operando contenedores en la primera, segunda o tercera fila por el costado de la mar, y coincida esta zona con la de abarloadamiento, sin precisar si dicha limitación alcanza a todos los contenedores independientemente de su ubicación (en cubierta o en bodega). Siendo que esta prescripción se planteó considerando que el riesgo se pone de manifiesto cuando los contenedores se manipulan en cubierta, procede precisar este alcance.

En base a ello, y como ampliación y puntualización a lo descrito en dichas condiciones, 24.16 BIS y 25, se dicta el presente procedimiento de coordinación al objeto de reforzar el objetivo de impedir que una caída accidental de contenedor(es) desde el buque suministrado a la gabarra suministradora, pueda ocasionar daños a la tripulación de ésta, y facilitar más si cabe la simultaneidad de las operaciones en el buque.

Segundo.- Comunicaciones de la gabarra no sujetas a este procedimiento.

No están sujetas a este procedimiento las comunicaciones que la gabarra realice a Valencia Port Control y/o al Centro de Control de Emergencias (CCE) de la Autoridad Portuaria de Valencia, relativas al cumplimiento de lo establecido en otras condiciones del Pliego.

Tercero.- Remisión de previsiones de bunkering de la gabarra a las Terminales de Contenedores.

Las previsiones anticipadas de suministro de combustible a buques portacontenedores (en adelante bunkering) a realizar por cada gabarra, se remitirán por correo electrónico a cada Terminal de

Contenedores para conocimiento previo de ésta. Esta previsión se remitirá con carácter semanal y/o cuando se produzcan modificaciones sobre la misma.

Cuarto.- Maniobra de abarloomiento de la gabarra al buque.

La gabarra contactará con la terminal 2 horas antes del momento previsto de inicio del suministro y quedará pendiente de su conformidad.

Una vez obtenida dicha conformidad, contactará con el buque para confirmar que este estará preparado para recibir el bunkering, y con tripulación lista para el amarre de la gabarra. Una vez recibida dicha conformidad, confirmará con la terminal que procede a la maniobra.

La gabarra únicamente realizará la maniobra de abarloomiento al buque cuando reciba la conformidad expresa por parte de la Terminal.

La Terminal para dar dicha conformidad procederá a comprobar de forma fehaciente que no se están realizando operaciones con grúa incompatibles con la interfaz de seguridad señalada en el apartado Sexto del presente procedimiento,

En caso de que se estuviesen realizando operaciones con grúa incompatibles con la interfaz de seguridad, la Terminal instruirá a su personal para que no se realicen dichas operaciones incompatibles, y comprobará que la instrucción está recibida y ejecutada, antes de dar conformidad al abarloomiento de la gabarra.

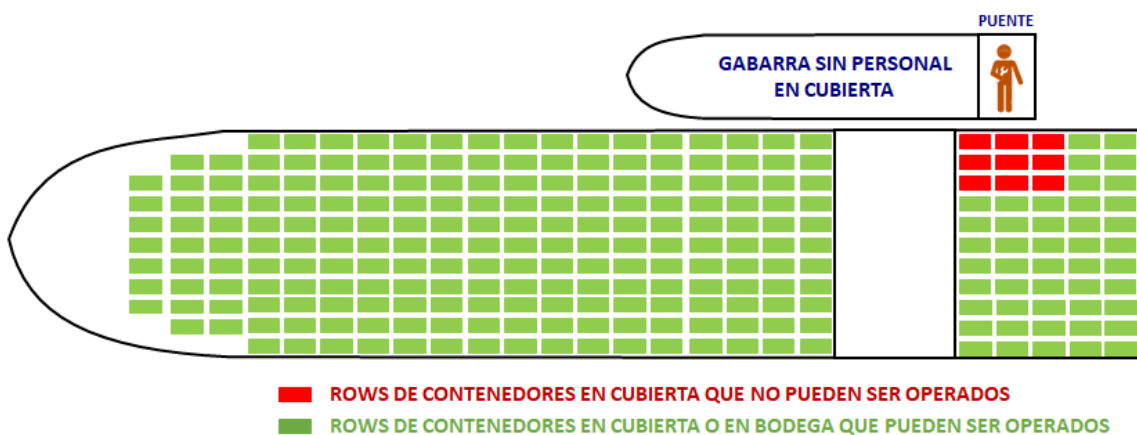
Quinto.- Amarre de la gabarra y conexión de mangueras al buque.

Una vez la gabarra reciba confirmación por parte de la Terminal, completará la maniobra de abarloomiento y procederá a su amarre al buque, a la conexión de la manguera(s) de suministro a éste. El intercambio documental se realizará desde el puente de la gabarra.

Una vez iniciado el suministro, y sin tripulación de la gabarra sobre la cubierta de ésta, por parte de la gabarra se comunicará a la Terminal de que puede reanudar las operaciones con grúas que hayan podido ser detenidas por encontrarse en la interfaz de seguridad, o iniciar operaciones sobre dicha interfaz.

Sexto.- Operaciones con grúas sobre la interfaz de seguridad.

Se establece como interfaz de seguridad para las operaciones con grúas la representada por las siguientes dos imágenes:



Una vez abarloada la gabarra, en ningún caso se realizarán operaciones de carga o descarga de contenedores sobre los tres últimos rows de cubierta en los bays que afecten al puente de la misma. Sí que podrán realizarse en bodega.



En caso de que se encuentre tripulación de la gabarra sobre su cubierta, no se realizarán operaciones de carga o descarga de contenedores sobre los tres últimos rows de cubierta en los bays que afecten

a la eslora de ésta. Sí que podrán realizarse en bodega.

Séptimo.- Salidas de la tripulación de la gabarra a la cubierta para realizar comprobaciones durante el bunkering.

En caso de que se encuentren grúas operando sobre la interfaz de seguridad que afecte a la cubierta de la gabarra, y sea necesaria la salida de la tripulación a ésta para realizar inspecciones o comprobaciones durante el bunkering, por parte de la gabarra se comunicará a la Terminal tal necesidad.

La tripulación de la gabarra no saldrá a la cubierta mientras no reciba confirmación por parte de la Terminal de que ha detenido las operaciones sobre la interfaz de seguridad.

Una vez realizada la comprobación y con su tripulación ya en el puente, la gabarra comunicará a la Terminal que puede continuar con las operaciones sobre la interfaz de seguridad.

Óctavo.- Desconexión de manguera(s) utilizadas para el bunkering, y desamarre de la gabarra al buque.

En caso de que se encuentren grúas operando sobre la interfaz de seguridad que afecte a la cubierta de la gabarra, y sea necesaria la salida de la tripulación a ésta para realizar la desconexión de la manguera(s), por parte de la gabarra se comunicará a la Terminal tal necesidad.

La tripulación de la gabarra no saldrá a la cubierta mientras no reciba confirmación por parte de la Terminal de que ha detenido las operaciones sobre la interfaz de seguridad.

Una vez realizada la desconexión y con su tripulación ya en el puente, la gabarra comunicará a la Terminal que puede continuar con las operaciones sobre la interfaz de seguridad.

De igual modo se actuará cuando se vaya a producir el desamarre de la gabarra al buque.

Si es posible, la gabarra procederá a realizar las dos acciones (desconexión y desamarre) conjuntamente, para evitar detenciones de las operaciones de las grúas sobre la interfaz de seguridad que afecte a la cubierta de la gabarra.