



- b.- Comprobará que las bodegas y/o entrepuentes a utilizar para la estiba se encuentren preparados de acuerdo a los requisitos indicados en el Código "OMI" y sin la presencia de otras mercaderías peligrosas, cuya estiba sea incompatible con la harina de pescado. Las tapas-escotillas de las bodegas serán impermeables al agua; para lo cual solicitará el Certificado de Franco Bordo de la nave. En caso de dudas de dicha impermeabilidad, hará efectuar, en su presencia, las pruebas correspondientes con chorro de agua directo sobre las tapas. Si estas no son impermeables dará cuenta de ello por mensaje a esta Dirección General, debiendo comunicarlo por escrito, además, al Agente o Armador de la Nave, indicándole también que el embarque no podrá iniciarse hasta que dicha anomalía sea corregida. Especial cuidado deberá ejercer sobre las tapas de los escotillones de acceso, cuando estos se encuentren, en la cubierta principal, fuera de las casetas de control de winches.
- c.- Verificará que los mecanismos de ventilación natural o forzada hacia las bodegas funcionen perfectamente. No se permitirá iniciar el embarque de harina de pescado clasificada en clase 4.2. cuando dichos mecanismos se encuentren defectuosos.
- d.- Cuando se trate de estibas en contenedores, verificará que éstos se encuentren barridos, limpios y secos; sus puertas cierren en forma estanca y, una vez cerrados, queden totalmente impermeables, para lo cual efectuará pruebas de luz o de chorro directo en caso de dudas. Hará cubrir con papel goma los orificios de ventilación de los contenedores para disminuir al mínimo la presencia de oxígeno.
- e.- Verificará la vigencia del Certificado del Banco CO<sub>2</sub>, haciéndose presente que, de acuerdo a la regla 8 del Capítulo 1 de Solas 74, éste tiene una validez de 24 meses o 2 años para buques cargueros, desde la fecha de emisión. Verificará el funcionamiento del detector de Humo y de las alarmas correspondientes.

En la inspección a las bodegas verificará que las cañerías de estos sistemas se encuentren en buen estado y con sus salidas libres de obstrucciones.

- f.- Verificará que las sentinas se encuentren limpias y secas, con sus sistemas de achique funcionando bien y con sus tapas de cierre cubiertas con arpilleras u otro elemento similar. Por ningún motivo estas tapas pueden cubrirse con material plástico que las haga impermeables.

- g.- Si para la estiba se hace necesario el uso de madera, esta debe estar limpia y seca según certificado extendido por un organismo o persona competente.
- h.- Se podrá autorizar el embarque de harina de pescado clase 9, en estanques profundos u otros compartimentos similares, efectuando una estiba compacta y solamente si estos espacios poseen sistemas de cierre hermético que, una vez colocados, eliminen la entrada de oxígeno al interior. Como estos lugares no poseen serretas, deberán colocarse enjaretados de madera que impidan el contacto con los sacos con los mamparos laterales que estén en contacto directo con el mar.
- i.- Las bodegas de las naves donde se embarcará o estibara la harina de pescado, estarán dotadas de medios eficientes para el control de la temperatura.

## B.- NORMAS PARTICULARES

En particular las inspecciones se desarrollarán como a continuación:

### 1.- Harina de Pescado en saco:

- a.- La harina de pescado clasificada en la clase 4.2 del código IMDG, cuyo contenido de humedad y de materia grasa sea ilimitado, debido a su peligrosidad no podrá embarcarse en sacos, a granel ni en contenedores, pero si en Recipientes Intermedios para Graneles y su estiba se hará conforme a las disposiciones del Código antes mencionado y a las normas indicadas en esta Circular.
- b.- La Harina de pescado clasificada en la clase 4.2 del código IMDG, no tratada con antioxidante, cuyo contenido de humedad este comprendido entre el 5%, pero sin exceder del 12% en masa y contenido de materia grasa del 12% en masa, como máximo, podrá ser embarcada en sacos (5H), (5L), (5M) y en Recipientes Intermedios para Graneles, de acuerdo con las prescripciones establecidas en la sección 26 de la Introducción General del Código IMDG:
- c.- Para embarcar harina de pescado de la clase 9 (NºONU 2216) se deberá dar cumplimiento a las disposiciones establecidas en el Código IDMG de la OMI. En lo principal, se cumplirá lo siguiente:
  - 1) En los costados de la nave los sacos podrán quedar pegados a los mamparos pero con separación de madera de estiba. En los frentes de proa y popa la harina ensacada quedará con 15 cms de separación, excepto en aquellos casos que los mamparos

quedan colindantes a los espacios de máquinas u otras fuentes de calor, en cuyo caso los sacos quedarán a una distancia mínima de 90 cms.

- 2) El responsable de la estiba hará los arreglos necesarios para la instalación de termocuples o termómetros a distancia para el control de las temperaturas, a razón de un termómetro por cada 200 toneladas aproximadamente. A falta de ello, se dejará el espacio necesario que permita el acceso de personas para efectuar un adecuado control de las temperaturas en las bodegas durante el viaje.
- 3) En los entrepuentes, podrá reemplazarse la colocación de madera de estiba cruzada en los pisos por ejemplo de madera terciada o simplemente papel grueso de estiba.
- 4) El Capitán de la nave deberá llevar un riguroso control escrito de la temperatura de los sacos de harina, el que deberá ser exhibido al inspector cuando este lo solicite.

d.- Estos embarques estarán sujetos a las siguientes inspecciones:

- 1) Para embarques de hasta 500 toneladas métricas por bodega: dos inspecciones, una al inicio de las faenas y otra poco antes del término.
- 2) Entre 500 y 1.500 toneladas métricas por bodega; tres inspecciones. Además de las dos indicadas anteriormente, una inspección intermedia que se hará cuando el tonelaje embarcado alcance, aproximadamente, la mitad del total a cargar en la bodega.
- 3) Sobre 1.500 toneladas métricas por bodega: una inspección diaria.

2.- Harina de Pescado a granel:

Sólo será autorizado el embarque de la harina de pescado clasificada en clase 9, cumpliéndose lo siguiente:

- a.- La estiba de la harina a granel será efectuada tratando de ocupar todo el espacio físico de la bodega.
- b.- El embarcador deberá disponer de un número de termocuples o termómetros de distancia equivalente a uno por cada 200 toneladas métricas de carga, que serán

ubicadas en diferentes niveles de cargas, no debiendo estar el primer plano a más de 1 metro 50 del piso de la bodega. Estos termocuples serán distribuidos de manera que permitan controlar la temperatura de la harina en todos los sectores de cada bodega. Terminado el embarque, el Capitán de la nave deberá presentar un plano con su firma, indicando la ubicación de los termocuples y la temperatura registrada en el momento del embarque.

c.- Las inspecciones que necesita este modo de embarque serán las siguientes:

- 1) Buques graneleros o buques que posean entrepuentes cuyas tapas permanezcan abiertas durante el embarco y transporte del producto: Dos inspecciones, una al inicio y otra al término del embarque. Si la nave va rematando sus bodegas en forma no simultánea deberá esperarse hasta el remate de la última bodega, para verificar el funcionamiento y la ubicación de los termocuples.
- 2) No se efectuarán inspecciones parciales de la colocación de éstos, debiéndose esperar al remate de la última escotilla para la inspección final.
- 3) Buque de carga general que embarquen en forma separada en bodegas y entrepuentes: Tres inspecciones, agregando a las anteriores una intermedia al remate de entrepuentes. No podrán efectuarse inspecciones parciales por entrepuentes o bodegas, debiendo esperarse el remate del último compartimento para la inspección final.

3.- Harina de pescado en contenedores:

a.- Sólo será autorizado el embarque en contenedores la harina de pescado clasificada en clase 9 cumpliéndose lo siguiente:

- 1) Un número representativo de los contenedores, y nunca del 40% del total, a elección del Inspector, será inspeccionado durante las faenas de consolidación del producto.
- 2.- La estiba de los sacos deberá hacerse en forma totalmente compacta, sin ningún tipo de canales de ventilación. El uso de madera, papel de estiba o plástico no es obligatorio y su uso, normalmente, obedece a necesidades del embarcador para una mejor protección de la carga.

- 3.- Rematado el embarque, deberá verificarse que las puertas cierran en forma perfecta, considerando como parte de las inspecciones del número (1) de la presente letra.

#### C.- DE LAS INSPECCIONES

- 1.- Como norma general, las inspecciones deberán realizarse en horas hábiles. Cuando por razones justificadas ellas deban hacerse en horas inhábiles, ello se hará a petición expresa del agente de estiba o del agente de la nave y será autorizado por la Autoridad Marítima correspondiente.
- 2.- Las tarifas por inspección serán únicamente las que fije expresamente el Director General en conformidad a las atribuciones que le otorgue el D.L. 427 del Reglamento de Tarifas y Derechos de la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante.
- 3.- Las Autoridades Marítimas deberán prestar apoyo a los funcionarios del Instituto de Fomento Pesquero cuando estos realizan actividades derivadas de su responsabilidad de emitir los Certificados de Pre-Embarque.
- 4.- En aquellos puertos en que, durante el embarque se presenten chubascos, lluvias o cualquier otro fenómeno que pueda hacer aumentar la humedad de la harina, las faenas no podrán reiniciarse, mientras la Autoridad Marítima no compruebe que el agua caída no haya afectado la harina de pescado ya estibada en bodegas, o la que se encuentre depositada en camiones o en recintos portuarios cercanos al buque.

Las faenas permanecerán suspendidas hasta que funcionarios del IFOP, verifiquen e informen por escrito que ésta harina humedecida no ha perdido las propiedades indicadas en el Certificado de Pre-Embarque.

- 5.- Las Autoridades Marítimas evitarán dentro de lo posible autorizar inspecciones de índole comercial solicitadas por armadores, agencias de estiba o empresas pesqueras tales como estado especial de limpieza de bodegas, de carácter adicional a las normas de OMI, certificado de no uso de ganchos por parte de los estibadores; estado y calidad del papel y madera de estiba a usar; calidad y peso de los sacos embarcados, certificado de buena estiba.

Lo anterior, no obsta a que la Autoridad Marítima pueda certificar que la harina de pescado fue estibada en cumplimiento de las normas indicadas en el Código de Mercaderías Peligrosas de la OMI.

- 6.- Los funcionarios del Instituto de Fomento Pesquero no podrán realizar ninguna labor que corresponda a las Autoridades Marítimas, por lo que sus funciones las realizarán, de preferencia, fuera de las naves, y sólo podrán subir a estas a requerimiento de algún representante de la Autoridad Marítima.

A este respecto, cabe tener presente que dicho organismo ejecuta labores de fiscalización de la calidad y clase de harina emitiendo un Certificado de Pre-Embarque. Es decir, conoce y clasifica la harina de pescado antes de que llegue a las bodegas de las naves.

- 7.- Sin perjuicio de las inspecciones reglamentarias establecidas en esta Circular, las Autoridades Marítimas dispondrán que las faenas de embarque de harina de pescado sean vigiladas en forma discontinua, por la patrulla de seguridad portuaria a fin de que, en el ejercicio de las funciones propias de la policía marítima, resguarden el cumplimiento de las normas generales y específicas atinentes. Las anomalías del inspector, con la mayor premura, para su pronta intervención.

La naturaleza de la patrulla de seguridad no deberá irrogar cobro de tarifa o derecho alguno.

### **III.- VIGENCIA**

A contar de la fecha de la recepción de la presente Circular, la cual anula y reemplaza a todas las instrucciones y normas anteriores relacionadas con embarques, manipulación e inspecciones de harina de pescado. Las Autoridades Marítimas acusarán recibo por Memorándum Naval con la palabra INMAR-14

VALPARAÍSO, 23 de Julio de 1986.

FERNANDO CAMUS SCHERRER  
CONTRAALMIRANTE  
DIRECTOR GENERAL.

NOTA: POR RESOLUCIÓN DGTM. Y MM. ORD. N° 12600/570 VRS., DEL 14-OCT- 2004, LA PRESENTE DISPOSICIÓN CAMBIÓ DE DIRECTIVA A-31/001 A CIRCULAR O-75/001.