



Puertos de Tenerife

Santa Cruz de Tenerife, 27 de octubre 2003

Autoridad Portuaria de S/C de Tenerife

S/R:

N/R EXPLO

Avda. Francisco La Roche, 49
38001 Santa Cruz de Tenerife

Destinatario:

**ASOCIACIÓN TINTERFEÑA DE AMIGOS
DE LA NATURALEZA**
Att. Sr. Julián Cruz Alayón
Apartado de Correos 1015
38080, S/C de Tenerife

AUTORIDAD PORTUARIA DE SANTA CRUZ DE TENERIFE	
27 OCT 2003	
Registro General	4441
SALIDA	

Asunto:

SU SOLICITUD DE FECHA 7 DE OCTUBRE DE 2003

En relación con su escrito de fecha de entrada 07.10.03 y conforme a lo dispuesto en la Ley 38/1995 sobre el Derecho de acceso a la información, esta Autoridad Portuaria comunica:

1.- Las secuencias de atraque del barco en cuestión fueron:

BUQUE	MUELLE	ORIGEN	DESTINO	ENTRADA	SALIDA
INIGO TAPIAS	SUR AL 3	HUELVA	HUELVA	20.07.03	24.07.03
INIGO TAPIAS	SUR AL 3	HUELVA	QATAR	29.07.03	01.08.03

2.- Con respecto a la segunda cuestión que usted plantea, se procede a atracar el buque en la 3ª alineación del muelle Sur debido a los siguientes considerandos:

2.a.- Técnicos suficientemente cualificados de esta Autoridad Portuaria no observan, según las características del buque, problema alguno para realizar el atraque en el lugar asignado.

2.b.- La afirmación que Ud. realiza con respecto a que buques de este tipo con los depósitos vacíos presentan una situación más peligrosa que cuando los tiene llenos no es, en este caso, en absoluto cierta, y todo ello por lo siguiente: La Regla 60 del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS) establece que "En los buques tanque con un peso muerto igual o superior a 20.000 toneladas, a fin de proteger la zona de cubierta en que se encuentran los tanques de carga habrá un sistema fijo de extinción a base de espuma instalado en cubierta y un sistema fijo de gas inerte ajustados, respectivamente, a lo dispuesto en la Regla 61 y 62...".

Posteriormente, con respecto al sistema de gas inerte, en la Regla 62.2 se indica: "El sistema deberá poder:

.1 inertizar tanques de carga vacíos por reducción del contenido de oxígeno de la atmósfera de cada tanque a un nivel en el que la combustión no sea posible.

.2 mantener la atmósfera en toda parte de todo tanque de carga de manera que su contenido de oxígeno no exceda del 8 % del volumen total y a una presión positiva en todo momento, en puerto y en la mar, salvo cuando sea necesario que el tanque esté desgasificado.

.3 hacer innecesario que penetre aire en ningún tanque durante las operaciones normales, salvo cuando sea necesario que el tanque esté desgasificado.

.4 purgar los tanques de carga vacíos de gases hidrocarbúricos, de modo que las ulteriores operaciones de desgasificación no originen, en ningún momento, una atmósfera inflamable dentro del tanque...".

Dicho buque portaba carga en un 25 % de su volumen. El buque en cuestión cumplía con todas las condiciones anteriores de tal forma que el contenido de oxígeno del gas inerte insuflado en los tanques que contenían carga estaba por debajo del 2 %. El 75 % de los tanques restantes estaban completamente desgasificados.

2.c.- La cuestión que Ud. plantea de designar atraques específicos para este tipo de buques para cambio de registro no es posible dentro de las instalaciones del Puerto de Santa Cruz de Tenerife. Esa, entre otras, es una de las razones por la que esta Autoridad Portuaria ha presentado un proyecto para realizar infraestructuras portuarias en Granadilla.

3.- En el propio Convenio SOLAS y, en el Capítulo III, Regla 8 establece la obligatoriedad del establecimiento de Planes de Emergencia en los que se ha de reseñar las obligaciones e instrucciones para dichos casos, en lo que respecta a los buques.

Por otro, en cuanto a lo concerniente a esta Autoridad Portuaria, dispone de un Plan de Emergencia y, concretamente en su Capítulo 7 "Operatividad y Funcionamiento del Plan de Emergencia Interior", contempla situaciones como las que usted plantea.

Lo que comunico a los efectos oportunos.

EL DIRECTOR



Fdo.- Manuel Fernández del Castillo Massieu.