
TRANSPORTE

INSTRUCCION DSIM No. 8/2007

POR CUANTO: De conformidad con lo dispuesto por el Decreto-Ley número 147 "De la Reorganización de los Organismos de la Administración Central del Estado" de fecha 21 de abril de 1994, el Comité Ejecutivo del Consejo de Ministros adoptó el Acuerdo número 2832 con fecha 25 de noviembre del mismo año, mediante el cual aprobó con carácter provisional hasta tanto sea adoptada la nueva legislación, el objetivo y las atribuciones específicas del Ministerio del Transporte, el que en su Apartado Segundo expresa que es el Organismo encargado de dirigir, ejecutar y controlar la política del Estado y del Gobierno en cuanto al transporte terrestre, marítimo y fluvial, sus servicios auxiliares y conexos y la navegación civil marítima.

POR CUANTO: La Resolución No. 119/00 dictada por el Ministro del Transporte con fecha 18 de mayo de 2000, en su Apartado PRIMERO estableció las inspecciones fuera de programa para comprobar el mantenimiento de las condiciones del buque de acuerdo a la legislación nacional e internacional vigente.

POR CUANTO: Se han perdido vidas humanas en buques cubanos como resultado de la entrada de personal a espacios cerrados en los cuales la atmósfera es pobre en oxígeno, tóxica o inflamable; siendo necesario establecer las directrices que permitan evitar la ocurrencia de tales hechos a bordo de los buques, así como controlar su cumplimiento por todas las personas jurídicas y naturales vinculadas al transporte marítimo y fluvial.

POR CUANTO: La Resolución No. 353/95 dictada por el Ministro del Transporte en fecha 25 de diciembre de 1995, puso en vigor el REGLAMENTO ORGANICO DEL MINISTERIO DEL TRANSPORTE, estableciéndose en su Artículo 83 las funciones específicas de la Dirección de

Seguridad e Inspección Marítima, entre las cuales se encuentra la de dictar e instrumentar las regulaciones marítimas nacionales e internacionales relativas a la seguridad del transporte marítimo y fluvial.

POR CUANTO: El inciso h) del Artículo 32 del Reglamento Orgánico del Ministerio del Transporte establece dentro de las atribuciones de los directores del Organismo Central, la de dictar instrucciones, circulares, órdenes y otras disposiciones de carácter obligatorio en el marco de su competencia.

POR CUANTO: Por Resolución No. DC-16-05, dictada por el Ministro del Transporte en fecha 8 de julio de 2005, se nombró al que INSTRUYE como Director de Seguridad e Inspección Marítima del Ministerio del Transporte.

POR TANTO: En el ejercicio de las facultades que me están conferidas,

Instruyo:

PRIMERO: Poner en vigor las **DIRECTRICES RELATIVAS A LA ENTRADA EN ESPACIOS CERRADOS A BORDO DE LOS BUQUES**, que se anexan a la presente Instrucción como parte inseparable de la misma.

SEGUNDO: Todos los buques que enarbolan el pabellón de la República de Cuba cumplirán lo establecido en esta Instrucción, siendo responsabilidad del armador u operador controlar que el mando de la embarcación conserve una copia de la misma a bordo.

TERCERO: La Dirección de Seguridad e Inspección Marítima del Ministerio del Transporte, al ejecutar la supervisión por el Estado de Bandera y por el Estado Rector de Puerto, controlará el cumplimiento de las directrices establecidas en la presente, pudiendo proceder a la retención del buque donde se compruebe su no aplicación total o parcial.

CUARTO: Esta Instrucción comienza a regir a partir de su publicación en la Gaceta Oficial de la República.

NOTIFIQUESE esta Instrucción a la Directora de Transporte Marítimo y Fluvial del Ministerio del Transporte y a los jefes de los distritos de Seguridad e Inspección Marítima de dicho organismo.

COMUNIQUESE a los Viceministros del Ministerio del Transporte, al Inspector General del Transporte, al Grupo Empresarial ANTARES, a las Empresas PRACTICOS DE CUBA, NAVECARIBE y demás entidades armadoras u operadoras de buques nacionales y extranjeras radicadas en el país.

PUBLIQUESE en la Gaceta Oficial de la República.

DADA en la ciudad de La Habana, en la Dirección de Seguridad e Inspección Marítima del Ministerio del Transporte, a los 6 días del mes de agosto de 2007.

Alejandro Martínez Moreno
Director de Seguridad
e Inspección Marítima

ANEXO

DIRECTRICES RELATIVAS A LA ENTRADA EN ESPACIOS CERRADOS A BORDO DE LOS BUQUES

PREAMBULO

Las presentes directrices tienen por objeto fomentar la adopción de procedimientos de seguridad destinados a pre-

venir los accidentes del personal de los buques que entre en espacios cerrados en los que la atmósfera pueda ser pobre en oxígeno, inflamable o tóxica. Las investigaciones sobre las circunstancias de los accidentes a bordo demuestran que en la mayoría de los casos éstos se producen debido a un conocimiento insuficiente de las precauciones que procede tomar, o por hacer caso omiso de ellas, más que por la falta de orientación al respecto.

Las siguientes directrices prácticas son obligatorias a todo tipo de buques y facilitan orientación para la gente de mar. Cabe añadir que en los buques en que la entrada a los espacios cerrados sea poco frecuente, por ejemplo en ciertos buques de pasaje, patanas o en buques pequeños de carga general, los peligros pueden ser menos evidentes y, por lo tanto, se impone una mayor vigilancia.

Las directrices están concebidas para complementar la legislación y los reglamentos nacionales, las normas aceptadas y los procedimientos concretos que puedan existir en relación con determinadas actividades comerciales, buques o tipos de operaciones de transporte marítimo.

Quizá no sea factible aplicar algunas de las directrices a determinadas situaciones concretas. En tales casos, se hará todo lo posible por observar la intención de las directrices y se prestará atención a los riesgos que puedan haber, consultando a la DSIM para obtener su aprobación.

1 INTRODUCCION

La atmósfera de cualquier espacio cerrado puede ser pobre en oxígeno o contener gases o vapores inflamables o tóxicos. Una atmósfera tan poco segura también puede darse en espacios que antes se consideraban seguros y puede igualmente producirse en espacios adyacentes a aquéllos en los que se sabe que existe un peligro potencial.

2 DEFINICIONES

2.1 Por **espacio cerrado** se entiende un espacio con alguna de las siguientes características:

1. Aberturas limitadas de entrada y salida.
2. Ventilación natural insuficiente.
3. Sin haberse proyectado para que constantemente haya un trabajador en su interior.

incluyendo, sin que la lista sea exhaustiva, espacios de carga, doubles fondos, tanques de combustible, tanques de lastre, cámaras de bombas, cámaras de compresores, coferdanes, espacios perdidos, quillas de cajón, espacios entre barreras, cárteres de motores y tanques de aguas sucias.

2.2 Por **persona competente** se entiende al Capitán y Jefe de Máquinas, los cuales poseen suficientes conocimientos teóricos y experiencia práctica para evaluar correctamente la posibilidad de que exista una atmósfera peligrosa, o de que ésta pueda surgir posteriormente en un determinado espacio.

2.3 Por **persona responsable** se entiende al Capitán, Jefe de Máquinas, 1er. Oficial de Puente y al 1er. Oficial de Máquinas, capaces de autorizar la entrada en un espacio cerrado, por tener conocimientos suficientes de los procedimientos que han de seguirse.

3 EVALUACION DE RIESGOS

3.1 A los fines de garantizar la seguridad de la tripulación, una persona competente realizará siempre una evalua-

ción preliminar de los riesgos del espacio en el que se va a entrar, teniendo en cuenta la carga previamente transportada, la ventilación del espacio, el revestimiento y otros factores pertinentes. Dicha evaluación preliminar permitirá determinar la posible presencia de una atmósfera pobre en oxígeno, inflamable o tóxica.

3.2 Los procedimientos que han de seguirse para someter a ensayo la atmósfera del espacio y para entrar en él, se decidirán a partir de la evaluación preliminar y según que ésta ponga de relieve que:

1. Existe un riesgo mínimo para la salud o la vida del personal que entre en el espacio.
 2. No existe riesgo inmediato para la salud o la vida del personal, pero puede surgir en el curso del trabajo que se realice en el espacio.
 3. Se ha detectado un riesgo para la salud o la vida humana.
- 3.3 Cuando la evaluación preliminar demuestre que el riesgo para la salud o la vida humana es mínimo o que éste puede surgir en el curso del trabajo que vaya a realizarse en ese espacio, se adoptarán las precauciones adicionales que se especifican en las secciones 4, 5, 6 y 7 subsiguientes.
- 3.4 Cuando de la evaluación preliminar se desprenda que la entrada en el espacio entraña un riesgo para la vida o la salud humana, se adoptarán las precauciones adicionales que se especifican en la sección 8 subsiguiente.

4 AUTORIZACION DE ENTRADA

- 4.1 Nadie abrirá un espacio cerrado ni entrará en él a menos que el Capitán o una persona responsable designada, hayan dado su autorización y se hayan seguido los procedimientos de seguridad especificados para el buque.
- 4.2 La entrada en espacios cerrados se planificará de antemano, estableciéndose el empleo de un sistema de permiso de entrada que puede incluir listas de comprobaciones. El Permiso de Entrada en espacios cerrados lo expedirán el Capitán o la persona responsable designada, siendo previamente cumplimentado por la persona que entre en el espacio. En el apéndice figura un ejemplo de dicho Permiso.

5 PRECAUCIONES DE CARACTER GENERAL

- 5.1 Una persona competente o la persona responsable determinará que hay seguridad para entrar en un espacio cerrado, cerciorándose de que:
 1. La evaluación ha permitido detectar los riesgos y, en la medida de lo posible, éstos se han aislado o neutralizado.
 2. El espacio ha sido concienzudamente ventilado por medios naturales o mecánicos a fin de suprimir cualquier gas tóxico o inflamable y de asegurar un nivel adecuado de oxígeno en todo el espacio.
 3. La atmósfera del espacio se ha sometido a ensayo, utilizando instrumentos debidamente calibrados para garantizar niveles aceptables de oxígeno y de vapores inflamables o tóxicos.
 4. La entrada en el espacio no presenta riesgos y éste se halla debidamente iluminado.
 5. Se ha convenido utilizar un sistema idóneo de comunicaciones entre todas las partes durante la entrada en el espacio, y éste se ha sometido a prueba.

6. Un vigilante ha recibido instrucciones de permanecer apostado fuera del espacio mientras haya alguien en él.
7. Se ha colocado a la entrada del espacio, listo para su uso, un equipo de salvamento y reanimación y se han acordado medidas de rescate.

8. El personal lleva la indumentaria y el equipo adecuados para entrar en el espacio y realizar las tareas consiguientes.

9. Se ha expedido un permiso autorizando la entrada.

Puede que las precauciones de los subpárrafos 6 y 7 no sean aplicables a todas las situaciones descritas en la presente sección. Por ello, la persona que autorice la entrada deberá determinar si es necesario que haya un vigilante apostado a la entrada del espacio, así como la colocación en ese lugar de equipo de salvamento.

5.2 La responsabilidad de entrar en el espacio, quedar de vigilancia o formar parte de los equipos de salvamento, únicamente se asignará a personal capacitado; los tripulantes del buque deberán realizar mensualmente ejercicios de salvamento y de primeros auxilios, los cuales serán reflejados en el Diario de Navegación y Máquinas.

5.3 Todo el equipo que se utilice en relación con la entrada en un espacio cerrado estará en buenas condiciones y se inspeccionará antes de utilizarlo.

6 ENSAYOS DE LA ATMOSFERA

6.1 Una persona competente en la utilización del equipo realizará los ensayos necesarios de la atmósfera del espacio con equipo debidamente calibrado. Se seguirán estrictamente las instrucciones del fabricante. Los ensayos se realizarán antes de que nadie entre en dicho espacio, y a intervalos regulares a partir de ese momento hasta que se haya concluido todo el trabajo. Cuando proceda, los ensayos en el espacio se realizarán en tantos niveles diferentes como se estime oportuno para conseguir así una muestra representativa de la atmósfera del espacio.

6.2 Para que la entrada sea posible deben obtenerse las lecturas fijas siguientes:

1. 21 % de oxígeno, en volumen, por medición del contenido de oxígeno.
2. No más del 1 % del límite inferior de inflamabilidad, con gasoscopio debidamente sensible si en la evaluación preliminar se ha determinado que cabe la posibilidad de que haya gases o vapores inflamables.

Si no es posible satisfacer dichas condiciones se aplicará ventilación adicional al espacio y se volverá a realizar el ensayo. Cualquier ensayo con gas se realizará estando parado el mecanismo de ventilación del espacio a fin de obtener lecturas precisas.

6.3 Cuando en la evaluación preliminar se haya determinado la posible presencia de gases y vapores tóxicos, se realizarán los ensayos oportunos utilizando equipo fijo o portátil de detección de gas o vapor. Las lecturas obtenidas con ese equipo deberán ser inferiores a los límites de exposición ocupacional que para los vapores o gases tóxicos estipulen las normas internacionales o nacionales reconocidas. Merece señalar que los ensayos

de inflamabilidad no permiten medir la toxicidad, ni viceversa.

- 6.4 Cabe hacer hincapié en que puede haber concentraciones de gas o zonas pobres en oxígeno y esto ha de tenerse siempre en cuenta, incluso cuando un espacio cerrado haya sido sometido a ensayo satisfactoriamente y se considere adecuado entrar en él.

7 PRECAUCIONES DURANTE LA ENTRADA

- 7.1 Se realizarán ensayos frecuentes de la atmósfera mientras el espacio esté ocupado, y se darán instrucciones al personal para que lo abandone si se produce un deterioro de las condiciones.
- 7.2 El espacio se mantendrá ventilado mientras haya alguien en él y durante los descansos. Antes de volver a entrar en el espacio después de un descanso se realizará un ensayo de la atmósfera. En el caso de que falle el sistema de ventilación todo el personal que se encuentre en el espacio deberá abandonarlo inmediatamente.
- 7.3 Si se produce una emergencia, los miembros de la tripulación que aseguran la vigilancia no entrarán bajo ninguna circunstancia en el espacio antes de que lleguen refuerzos y se haya evaluado la situación, a fin de garantizar la seguridad de quienes entren en el espacio para realizar las operaciones de salvamento.

8 PRECAUCIONES ADICIONALES PARA ENTRAR EN UN ESPACIO EN EL QUE LA ATMÓSFERA ES, O SE SOSPECHA QUE ES, PELIGROSA

- 8.1 Si se sospecha o se sabe que la atmósfera de un espacio cerrado es peligrosa sólo se entrará en él cuando no haya otra posibilidad. Sólo se permitirá la entrada para realizar nuevos ensayos, llevar a cabo operaciones esenciales o cuando esté en juego la seguridad de la vida humana o del buque. El número de personas que entren en el espacio será el mínimo imprescindible para el trabajo que se haya de realizar.
- 8.2 Deberá llevarse siempre aparato respiratorio adecuado, por ejemplo del tipo autónomo utilizado en las líneas aéreas, y sólo se permitirá la entrada en el espacio al personal capacitado para utilizarlo. No se utilizarán respiradores purificadores de aire, ya que éstos no proporcionan un suministro de aire limpio a partir de una fuente que no sea la atmósfera que existe dentro del espacio.
- 8.3 Deberán tomarse las precauciones pertinentes que se especifican en la Sección 5.
- 8.4 Habrá que llevar correajes de salvamento y, a menos que resulte poco práctico, se utilizarán cabos salvavidas.
- 8.5 Se llevará indumentaria protectora adecuada, especialmente cuando exista el riesgo de que sustancias o productos químicos tóxicos entren en contacto con la piel o los ojos de las personas que entren en el espacio.
- 8.6 Es especialmente importante en este contexto la recomendación que se hace en el párrafo 7.3 sobre las operaciones de salvamento de emergencia.

9 RIESGOS RELACIONADOS CON TIPOS ESPECÍFICOS DE CARGA

9.1 Mercancías peligrosas en bultos

- 9.1.1 La atmósfera de un espacio que contenga mercancías peligrosas podrá poner en peligro la salud o la vida de

cualquier persona que entre en él. Entre los peligros cabe señalar la presencia de gases o vapores inflamables, tóxicos o corrosivos que agotan el oxígeno; residuos en los bultos o material derramados. En los espacios adyacentes a los espacios de carga puede darse el mismo tipo de riesgos. En el Código IMDG, los Procedimientos de emergencia para buques que transporten mercancías peligrosas y en las Fichas de datos de seguridad de las materias, se ofrece información sobre los riesgos que determinadas sustancias entrañan. Si hubiera indicios o sospechas de que se han producido fugas de sustancias peligrosas deberán tomarse las precauciones que se especifican en la Sección 8.

- 9.1.2 El personal que esté llamado a combatir derrames o a eliminar bultos defectuosos deberá poseer la formación adecuada, y disponer tanto de los aparatos respiratorios apropiados como de la debida indumentaria protectora.

9.2 Cargas líquidas a granel

El sector de los buques tanque ha facilitado amplias orientaciones a los armadores y tripulantes de los buques que se dedican al transporte de hidrocarburos, productos químicos y gases licuados a granel, en forma de guías internacionales de seguridad especializadas. La información que figura en tales guías sobre la entrada en espacios cerrados amplía las presentes directrices y debe utilizarse como base para elaborar los planes de entrada.

9.3 Cargas sólidas a granel

Es posible que en los espacios de carga de los buques que transportan cargas sólidas a granel, y en espacios adyacentes a éstos, se creen atmósferas peligrosas. Entre los peligros cabe mencionar la inflamabilidad, la toxicidad, la falta de oxígeno o el autocalentamiento, y éstos han de especificarse en la documentación de expedición. Para mayor información véase el Código de Prácticas de Seguridad Relativas a las Cargas Sólidas a Granel.

9.4 Cargas y materias que agotan el oxígeno

Uno de los principales riesgos que entrañan estas cargas es el agotamiento del oxígeno causado por las propias características de las mismas, por ejemplo, el autocalentamiento, la oxidación de los metales y minerales, o la descomposición de los aceites vegetales y las grasas animales, el grano y otras materias orgánicas o sus residuos. Es sabido que las materias que se reseñan a continuación pueden agotar el oxígeno. Esta lista, sin embargo, no es exhaustiva. También pueden causar agotamiento del oxígeno otras materias de origen animal o vegetal susceptibles de combustión espontánea y con elevado contenido metálico, entre ellas:

1. Granos, derivados de granos y residuos de la elaboración de grano (como salvado, grano molido, malta molida o harina), orujo de mata, cascabillo de malta y agotado de malta.
2. Semillas oleaginosas, sus derivados y residuos (como residuos de semillas, torta de semillas, torta grasa y harina).
3. Copra.

4. Madera en forma de madera liada, rollizos, troncos, madera papelera, apeos (entibos y otras maderas para apeas) astillas, virutas, pellets de pulpa de madera y aserrín.
5. Yute, cáñamo común, lino, sisal, kapoc, algodón y otras fibras vegetales (como esparto, heno, paja y husa), bolsas vacías, borra de algodón, fibras animales, tejidos animales y vegetales, borra de lana y trapos.
6. Harina de pescado y desechos de pescado.
7. Guano.
8. Sulfuros metálicos y sus concentrados.
9. Carbón vegetal, carbón y sus derivados.
10. Hierro obtenido por reducción directa (HRD).
11. Hielo seco.
12. Desechos y trozos de metal, desechos de hierro, acero y otras torneaduras, virutas de perforación, virutas de taladro, raspaduras, limaduras, y virutas corte.
13. Chatarra.

9.5 Fumigación

Cuando deba fumigarse el buque se seguirán en todos sus pormenores las Recomendaciones sobre utilización sin riesgos de plaguicidas en los buques*. Los espacios adyacentes

a los fumigados se considerarán como si también hubieran sido fumigados.

10 CONCLUSION

La inobservancia de estos sencillos procedimientos puede hacer que las personas se sientan repentinamente indispuestas al entrar en espacios cerrados. Por el contrario, el cumplimiento de los principios aquí enunciados constituye una base fiable para evaluar los riesgos que tales espacios presentan, así como para tomar las precauciones necesarias.

NOTA: Véanse las Recomendaciones sobre la utilización sin riesgos de plaguicidas en los buques, aprobadas por el Comité de Seguridad Marítima de la Organización mediante la circular MSC/Circ.612, en su forma enmendada por las circulares MSC/Circ.689 y MSC/Circ.746.

APENDICE

EJEMPLO DE PERMISO DE ENTRADA EN UN ESPACIO CERRADO

El presente Permiso se refiere a la entrada en cualquier espacio cerrado y han de cumplimentarlo el Capitán o el oficial responsable y la persona que entre en dicho espacio o el Jefe de Equipo Autorizado.

Generalidades		
Ubicación/nombre del espacio cerrado.		
Motivos para la entrada.		
Este permiso es válido	Dc: Horas	Fecha:
	A: Horas	Fecha:
(Véase nota 1)		
Sección 1-Preparación previa a la entrada		
(El Capitán o el oficial responsable verificarán los siguientes puntos)		
Sí	No	
<ul style="list-style-type: none"> • ¿Se ha ventilado concienzudamente el espacio? • ¿Se ha segregado el espacio mediante el aislamiento de todas las tuberías de conexión y el equipo eléctrico/la energía eléctrica? • ¿Se ha limpiado el espacio en caso necesario? • ¿Se ha comprobado que la entrada en el espacio no presenta riesgos? (Véase nota 2) • Lectura de las pruebas de la atmósfera previas a la entrada: <ul style="list-style-type: none"> - Oxígeno % Vol. (21 %) Por: - Hidrocarburo. % límite inferior de inflamabilidad (inferior a 1%) - Gases tóxicos ppm (especificar gas y límite de exposición personal) 		
Hora: (Véase nota 3)		
<ul style="list-style-type: none"> • ¿Se ha dispuesto lo necesario para realizar comprobaciones frecuentes de la atmósfera del espacio mientras haya personal en él y después de los descansos? • ¿Se ha dispuesto lo necesario para que el espacio esté continuamente ventilado mientras haya personal en él y después de los descansos? 		

<ul style="list-style-type: none"> • ¿Son adecuados el acceso al espacio y la iluminación? • ¿Hay equipo de salvamento y reanimación listo para ser utilizado junto a la entrada del espacio? • ¿Se ha designado una persona responsable para que esté constantemente de servicio a la entrada del espacio? Sí _____ No _____ • ¿Se ha informado al oficial de guardia (puente, cámara de máquinas, cámara de control de la carga) de la entrada prevista?
<ul style="list-style-type: none"> • ¿Se ha sometido a ensayo un sistema de comunicaciones entre todas las partes y se han acordado señales de emergencia? • ¿Se han establecido procedimientos de emergencia y de evacuación, y son del conocimiento de todo el personal relacionado con la entrada en espacios cerrados? • ¿Está el equipo en buenas condiciones de funcionamiento y ha sido inspeccionado antes de la entrada? • ¿Lleva el personal la indumentaria y el equipo adecuados?
<p>Sección 2-Comprobaciones previas a la entrada</p> <ul style="list-style-type: none"> • (El jefe de equipo autorizado o la persona que entre en el espacio verificarán los siguientes puntos) Sí _____ No _____ • He recibido instrucciones o permiso, del Capitán o de la persona responsable designada, para entrar en el espacio cerrado • El Capitán o la persona designada ha cumplimentado correctamente la Sección 1 del presente permiso • He convenido y comprendido los procedimientos de comunicación • He convenido un intervalo de notificación de minutos • Se han acordado y comprendido procedimientos de emergencia y de evacuación • Estoy enterado de que debe abandonarse inmediatamente el espacio en caso de que falle el sistema de ventilación y también caso que los ensayos de la atmósfera muestren un cambio con respecto a los criterios de seguridad establecidos
<p>Sección 3-Aparatos respiratorios y demás equipos</p> <p>(El Capitán o la persona responsable designada y la persona que entren en el espacio verificarán conjuntamente los siguientes puntos)</p> <p>Sí _____ No _____</p> <ul style="list-style-type: none"> • El personal que entra en el espacio está familiarizado con el aparato respiratorio que se va a emplear • Se han hecho las siguientes comprobaciones del aparato respiratorio: <ul style="list-style-type: none"> - presión y capacidad del suministro de aire - alarma audible de baja presión - mascarilla - presión positiva y estanqueidad • Se ha sometido a prueba el sistema de comunicaciones y se han convenido las señales de emergencia • Se le ha facilitado a todo el personal que entra en el espacio, correajes de salvamento y, cuando ha sido necesario, cabos salvavidas

Firmado, una vez completadas las secciones 1, 2 y 3, por:

El Capitán o la persona responsable designada. Fecha Hora

Persona responsable de supervisar la entrada. Fecha. Hora

Persona que entra en el espacio

o Jefe de Equipo Autorizado. Fecha. Hora

Sección 4-Entrada del personal

(La persona responsable de supervisar la entrada completará esta Sección)

Nombres	Hora de entrada	Hora de salida
.....		
.....		
.....		
.....		
.....		

Sección 5-Finalización de la labor

(La persona responsable de supervisar la entrada completará esta Sección)

- | | | |
|-----------------------------------------------------|-------------|------------|
| • Labor concluida | Fecha | Hora |
| • Espacio correctamente cerrado | Fecha | Hora |
| • Se ha informado debidamente al Oficial de Guardia | Fecha | Hora |

Firmado, una vez completadas las secciones 4 y 5, por:

Persona responsable de supervisar la entrada.

..... Fecha. Hora

ESTE PERMISO NO TENDRA VALIDEZ EN EL CASO DE QUE DEJE DE FUNCIONAR LA VENTILACION DEL ESPACIO O CAMBIEN LAS CONDICIONES INDICADAS EN LA LISTA DE COMPROBACIONES

Notas:

1. El permiso de entrada especificará claramente el período máximo de validez.
2. Con vista a determinar la composición de la atmósfera del espacio, deben obtenerse muestras a diversos niveles

y a través de tantas aberturas como sea posible. Se parará la ventilación durante 10 minutos antes de efectuar las pruebas de la atmósfera y previas a la entrada.

3. Se realizarán pruebas de contaminantes tóxicos específicos, tales como el benceno o el sulfuro de hidrógeno, dependiendo de la naturaleza del contenido anterior del espacio.

Antes de entrar en algún espacio cerrado, el Capitán o el oficial responsable, así como la persona que vaya a entrar en dicho espacio, deberán efectuar todas las comprobaciones de seguridad que se indican en la siguiente tarjeta, las cuales serán de conocimiento de toda la tripulación, siendo responsabilidad del Capitán y de la entidad armadora u operadora aplicar el método correspondiente para lograr este objetivo.

La persona que vaya a entrar en el espacio verificará los siguientes puntos:**¡ALTO!****¿Has cumplido las consignas?****¡Los espacios cerrados matan!****LISTA DE COMPROBACIONES DE SEGURIDAD****Sección 1****El Capitán o el oficial responsable verificarán los siguientes puntos:**

Una vez tomadas las necesarias precauciones de seguridad que se indican en la SECCION 1, se entregará esta tarjeta a la persona que vaya a entrar en el espacio para que la cumplimente.

- ¿Se ha ventilado concienzudamente el espacio y, de haber equipo de pruebas, se han efectuado éstas en dicho espacio y se ha concluido que cabe entrar en él sin riesgo?
- ¿Se ha dispuesto lo necesario para que prosiga la ventilación mientras el espacio esté ocupado, y a intervalos cuando no lo esté?
- ¿Hay equipo de salvamento y reanimación, listo para ser utilizado, junto a la entrada del compartimiento?
- ¿Se ha dispuesto lo necesario para que a la entrada del espacio haya siempre una persona responsable de servicio?
- ¿Se ha convenido algún medio de comunicación entre la persona que se encuentre a la entrada del espacio y las que se hallen en el interior?