



SUBCOMITÉ DE TRANSPORTE
DE MERCANCÍAS PELIGROSAS,
CARGAS SÓLIDAS Y CONTENEDORES
13º periodo de sesiones
Punto 20 del orden del día

DSC 13/20
27 octubre 2008
Original: INGLÉS

INFORME PARA EL COMITÉ DE SEGURIDAD MARÍTIMA

Sección	Página
1 GENERALIDADES	3
2 DECISIONES DE OTROS ÓRGANOS DE LA OMI	5
3 ENMIENDAS AL CÓDIGO IMDG Y A SUS SUPLEMENTOS, INCLUIDA LA ARMONIZACIÓN DEL CÓDIGO IMDG CON LAS RECOMENDACIONES RELATIVAS AL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS PELIGROSAS, DE LAS NACIONES UNIDAS	5
.1 armonización del Código IMDG con las Recomendaciones relativas al transporte de mercancías peligrosas, de las Naciones Unidas	
.2 enmienda (35-10) al Código IMDG y a sus suplementos	
4 ENMIENDAS AL CÓDIGO IMSBC, INCLUIDA LA EVALUACIÓN DE LAS PROPIEDADES DE LAS CARGAS SÓLIDAS A GRANEL	14
5 ENMIENDAS AL CÓDIGO ESC	20
6 INFORMES Y ANÁLISIS DE SINIESTROS Y SUCESOS	22
7 AMPLIACIÓN DEL CÓDIGO BLU PARA INCLUIR EL GRANO	24
8 ORIENTACIONES SOBRE LA PROVISIÓN DE CONDICIONES DE TRABAJO SEGURAS PARA LA SUJECCIÓN DE CONTENEDORES	25
9 EXAMEN DE LAS RECOMENDACIONES SOBRE LA UTILIZACIÓN SIN RIESGOS DE PLAGUICIDAS EN LOS BUQUES	27
10 ORIENTACIONES SOBRE LA INDUMENTARIA PROTECTORA	28
11 REVISIÓN DEL CÓDIGO DE PRÁCTICAS DE SEGURIDAD PARA BUQUES QUE TRANSPORTEN CUBERTADAS DE MADERA	30
12 MODELO Y PROCEDIMIENTO DE APROBACIÓN DEL MANUAL DE SUJECCIÓN DE LA CARGA	33

Por economía, del presente documento no se ha hecho más que una tirada limitada. Se ruega a los señores delegados que traigan sus respectivos ejemplares a las reuniones y que se abstengan de pedir otros.

Sección	Página
13 ESTIBA DE MATERIAS QUE REACCIONAN CON EL AGUA	35
14 ENMIENDAS AL CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE LA SEGURIDAD DE LOS CONTENEDORES, 1972	35
15 EXAMEN DE LAS DIRECTRICES SOBRE LA ARRUMAZÓN DE LAS UNIDADES DE TRANSPORTE	38
16 PROGRAMA DE TRABAJO Y ORDEN DEL DÍA DEL DSC 14	40
17 ELECCIÓN DE PRESIDENTE Y VICEPRESIDENTE PARA 2009	43
18 OTROS ASUNTOS	44
19 EXAMEN DE LAS PRESCRIPCIONES RELATIVAS A LA DOCUMENTACIÓN APLICABLES A LAS MERCANCÍAS PELIGROSAS EN BULTOS	45
20 MEDIDAS CUYA ADOPCIÓN SE PIDE A LOS COMITÉS	46

LISTA DE ANEXOS

ANEXO 1	MODIFICACIONES AL PROYECTO DE ENMIENDAS AL CAPÍTULO II-2 DEL CONVENIO SOLAS
ANEXO 2	MODIFICACIONES AL PROYECTO DE ENMIENDAS AL CÓDIGO NGV 2000
ANEXO 3	JUSTIFICACIÓN DE LA PROPUESTA DE INCLUIR UN NUEVO PUNTO EN EL PROGRAMA DE TRABAJO – ENMIENDAS AL ANEXO III DEL MARPOL
ANEXO 4	JUSTIFICACIÓN DE LA PROPUESTA DE INCLUIR UN NUEVO PUNTO EN EL PROGRAMA DE TRABAJO – ENMIENDAS A LAS RECOMENDACIONES RELATIVAS A LA ENTRADA EN ESPACIOS CERRADOS A BORDO DE LOS BUQUES (RESOLUCIÓN A.864(20))
ANEXO 5	MODIFICACIONES AL PROYECTO DE CÓDIGO IMSBC
ANEXO 6	PROYECTO DE CIRCULAR CSC RELATIVO AL CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE LA SEGURIDAD DE LOS CONTENEDORES (CSC), 1972, ENMENDADO: ENMIENDAS A LAS ORIENTACIONES SOBRE DEFECTOS ESTRUCTURALES GRAVES EN LOS CONTENEDORES (CSC/Circ.134)
ANEXO 7	PROPUESTA DE PROGRAMA DE TRABAJO REVISADO DEL SUBCOMITÉ Y ORDEN DEL DÍA PROVISIONAL DEL DSC 14
ANEXO 8	SITUACIÓN DE LOS RESULTADOS PREVISTOS EN EL PLAN DE ACCIÓN DE ALTO NIVEL PARA EL BIENIO 2008-2009 RELATIVOS A LA LABOR DEL SUBCOMITÉ

1 GENERALIDADES

Introducción

1.1 El Subcomité celebró su 13º periodo de sesiones del 22 al 26 de septiembre de 2008 bajo la presidencia de la Sra. Olga P. Lefèvre (Francia). También estuvo presente el Vicepresidente, Sr. Juan P. Heusser (Chile).

1.2 Asistieron al periodo de sesiones delegaciones de los siguientes Estados Miembros:

ALEMANIA	JAPÓN
ANGOLA	KENYA
ARABIA SAUDITA	LETONIA
ARGELIA	LIBERIA
ARGENTINA	MALASIA
AUSTRALIA	MALTA
BAHAMAS	MARRUECOS
BANGLADESH	MÉXICO
BÉLGICA	NIGERIA
BOLIVIA	NORUEGA
BRASIL	PAÍSES BAJOS
CANADÁ	PANAMÁ
CHILE	PAPUA NUEVA GUINEA
CHINA	PERÚ
CHIPRE	POLONIA
COLOMBIA	PORTUGAL
CÔTE D'IVOIRE	REINO UNIDO
DINAMARCA	REPÚBLICA ÁRABE SIRIA
ECUADOR	REPÚBLICA DE COREA
EGIPTO	REPÚBLICA DOMINICANA
ESPAÑA	REPÚBLICA POPULAR
ESTADOS UNIDOS	DEMOCRÁTICA DE COREA
ESTONIA	SINGAPUR
FEDERACIÓN DE RUSIA	SUDÁFRICA
FILIPINAS	SUECIA
FINLANDIA	SUIZA
FRANCIA	TAILANDIA
GHANA	TRINIDAD Y TABAGO
GRECIA	TURQUÍA
INDONESIA	TUVALU
IRÁN (REPÚBLICA ISLÁMICA DEL)	UCRANIA
IRLANDA	URUGUAY
ISLAS MARSHALL	VANUATU
ISRAEL	VENEZUELA
ITALIA	

así como del siguiente Miembro Asociado de la OMI:

HONG KONG (CHINA)

1.3 Asimismo, asistieron al periodo de sesiones observadores de las siguientes organizaciones intergubernamentales (OMAOC):

COMISIÓN EUROPEA (CE)
ORGANIZACIÓN MARÍTIMA DEL ÁFRICA OCCIDENTAL Y CENTRAL

y observadores de las siguientes organizaciones no gubernamentales que gozan de carácter consultivo:

CÁMARA NAVIERA INTERNACIONAL (ICS)
UNIÓN INTERNACIONAL DE SEGUROS DE TRANSPORTES (IUMI)
FEDERACIÓN INTERNACIONAL DE LOS TRABAJADORES DEL TRANSPORTE
(ITF)
BIMCO
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE SOCIEDADES DE CLASIFICACIÓN (IACS)
ICHCA INTERNACIONAL (ICHCA)
CONSEJO EUROPEO DE LA INDUSTRIA QUÍMICA (CEFIC)
INSTITUTO DE ARRENDADORES INTERNACIONALES DE CONTENEDORES
(IICL)
FEDERACIÓN INTERNACIONAL DE ASOCIACIONES DE CAPITANES DE
BUQUE (IFSMA)
GRUPO INTERNACIONAL DE ASOCIACIONES DE PROTECCIÓN E
INDEMNIZACIÓN (CLUB P E I)
CONSEJO CONSULTIVO DE MERCANCÍAS PELIGROSAS (DGAC)
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE ARMADORES DE BUQUES DE CARGA
SECA (INTERCARGO)
INSTITUTO MUNDIAL DEL TRANSPORTE NUCLEAR (WNTI)
ASOCIACIÓN DE ARMADORES DE BUQUES QUE TRANSPORTAN MATERIAS
POTENCIALMENTE PELIGROSAS (VOHMA)

Discurso inaugural

1.4 El Director de la División de Seguridad Marítima, en nombre del Secretario General, dio la bienvenida a los participantes y pronunció el discurso inaugural, cuyo texto íntegro se reproduce en el documento DSC 13/INF.12.

Observaciones de la Presidenta

1.5 La Presidenta, tras expresar su agradecimiento al Director, señaló que las palabras de aliento del Secretario General, así como el asesoramiento y las peticiones que se han formulado, recibirían la mayor consideración durante las deliberaciones del Subcomité.

Adopción del orden del día y cuestiones conexas

1.6 El Subcomité adoptó el orden del día (DSC 13/1/Rev.1) y un calendario provisional (DSC 13/1/1/Add.1), enmendado, que se utilizaría a modo de guía durante el periodo de sesiones. El orden del día adoptado y la lista de los documentos examinados en relación con cada uno de sus puntos figuran en el documento DSC 13/INF.13.

1.7 Las decisiones adoptadas por el Subcomité respecto del establecimiento de grupos de trabajo y de redacción se exponen en las secciones del presente informe relativas a los puntos correspondientes del orden del día.

2 DECISIONES DE OTROS ÓRGANOS DE LA OMI

2.1 El Subcomité tomó nota de las decisiones y observaciones que guardan relación con su labor y que se formularon durante el MSC 83, la A 25, el FP 52, el MEPC 57 y el MSC 84, según se informa en el documento DSC 13/2, y las tuvo en cuenta en sus deliberaciones al tratar los puntos correspondientes del orden del día.

3 ENMIENDAS AL CÓDIGO IMDG Y A SUS SUPLEMENTOS, INCLUIDA LA ARMONIZACIÓN DEL CÓDIGO IMDG CON LAS RECOMENDACIONES RELATIVAS AL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS PELIGROSAS, DE LAS NACIONES UNIDAS

3.1 El Subcomité tomó nota de la estrecha relación entre los subpuntos .1 y .2 de este punto del orden del día, que tratan, respectivamente, de la armonización del Código IMDG con las Recomendaciones de las Naciones Unidas relativas al transporte de mercancías peligrosas, y de las enmiendas al Código IMDG y a sus suplementos, por lo que decidió examinar al mismo tiempo los documentos relativos a estos dos subpuntos.

APLICACIÓN DE LAS PRESCRIPCIONES DEL CONVENIO SOLAS Y DEL CÓDIGO NGV 2000 RELATIVAS A LAS MERCANCÍAS PELIGROSAS TRANSPORTADAS EN BULTOS

3.2 El Subcomité tomó nota de que el FP 52, tras examinar el documento FP 52/9/1 (Secretaría), en el que figura información sobre los resultados de la labor del DSC 12, y el documento FP 52/9 (Japón), en el que se proponen modificaciones al proyecto de enmiendas al capítulo II-2 del Convenio SOLAS y al Código NGV 2000 preparadas por el DSC 12:

- .1 había aceptado el proyecto de enmiendas al Convenio SOLAS y al Código NGV 2000 sobre la aplicación de las prescripciones relativas al transporte de mercancías peligrosas, con objeto de someterlas a la aprobación del MSC 84 con miras a su adopción;
- .2 había tomado nota de que la delegación de China tenía sus reservas acerca del proyecto de enmiendas anteriormente mencionado y opinaba que dicho proyecto debería ser examinado también por el Subcomité DSC. Habida cuenta de ello, el Subcomité había invitado a dicha delegación a que presentara observaciones sobre el particular en el MSC 84 y recomendó al Comité que encargue al DSC 13 que formule observaciones sobre el proyecto de enmiendas que figura en los anexos 1 y 2 del documento DSC 13/3/3 en el MSC 85, cuando dicho proyecto se examinará con miras a su adopción; y

- .3 tras tomar nota de que las prescripciones generales relativas a la prohibición de estibar bajo cubierta sustancias de la "Clase 2.3 con un riesgo secundario de la Clase 2.1" y "líquidos de la Clase 4.3 con un punto de inflamación inferior a 23 °C" no se habían incorporado en el proyecto de enmiendas de 2008 al Código IMDG, había acordado invitar al Comité a que diera instrucciones al Subcomité DSC para que considerara la incorporación de dichas prescripciones en el Código IMDG.

3.3 Tras tomar nota del documento DSC 13/2, en el que se informa de que el MSC 84 aprobó los mencionados proyectos de enmienda, pidió al Secretario General que los distribuyera, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII del Convenio SOLAS, para su examen y posterior adopción en el MSC 85, y encargó al DSC 13 que examinara el proyecto de enmiendas y presentara sus observaciones en el MSC 85, el Subcomité remitió el documento DSC 13/3/3 al Grupo de redacción para que éste lo examinara más a fondo.

Constitución del Grupo de redacción

3.4 El Subcomité constituyó, en relación con el punto 10 del orden del día, el Grupo de redacción sobre la aplicación de las prescripciones del Convenio SOLAS y del Código NGV 2000 relativas a las mercancías peligrosas transportadas en bultos y sobre las orientaciones sobre la indumentaria protectora para que se ocuparan de esta cuestión, tras examinar una propuesta relativa a las orientaciones sobre la indumentaria protectora (DSC 13/10) (véase asimismo el párrafo 10.6.1).

Informe del Grupo de redacción

3.5 Una vez examinada la parte del informe del Grupo de redacción (DSC 13/WP.6) relacionada con este punto, el Subcomité adoptó las decisiones que se detallan en los párrafos siguientes.

3.6 Habida cuenta de la opinión del Grupo en relación con las modificaciones de los proyectos de enmiendas al Convenio SOLAS 1974 que se presentarán al MSC 85 (DSC 13/WP.6, párrafos 3 a 6 y anexo 1), el Subcomité acordó volver a introducir las notas a pie de página 20 y 21 bajo la tabla 19.3 de dicho Convenio, a fin de mantener la coherencia con la nota a pie de página 16 de la tabla aplicable a la Clase 5.2 y evitar cualquier malentendido por lo que respecta a las cargas que se prohíbe estibar bajo cubierta en el Código IMDG cuando se rellene el documento de cumplimiento.

3.7 El Subcomité aceptó la opinión del Grupo en relación con las modificaciones a los proyectos de enmiendas al Código NGV 2000 que se presentarán al MSC 85 (DSC 13/WP.6, párrafos 7 a 9 y anexo 2), y acordó volver a incluir las notas a pie de página 17 y 18 en la tabla 17.7-3, a fin de mantener la coherencia con la nota a pie de página 13 de la tabla aplicable a la Clase 5.2 y evitar cualquier malentendido por lo que respecta a las cargas que se prohíbe estibar bajo cubierta en el Código IMDG cuando se rellene el documento de cumplimiento.

3.8 Tras observar que las notas a pie de página 9 y 10 de la sección 7.17.3.8 de la tabla 7.17-3 se habían omitido en el documento DSC 13/3/3, el Subcomité acordó volver a incluirlas. El Subcomité acordó asimismo que la nota a pie de página 9 debería aplicarse a toda la tabla para las clases 1.1 a 1.6 y la nota a pie de página 10 a toda la tabla para la Clase 5.1.

3.9 El Subcomité aceptó las modificaciones a las enmiendas al Convenio SOLAS 1974 y al Código NGV 2000, que figuran en los anexos 1 y 2 respectivamente, y pidió a la Secretaría que las transmitiera al MSC 85 para su examen.

INFORME DEL GRUPO DE SUPERVISORES TÉCNICOS Y DE REDACCIÓN

Generalidades

3.10 El Subcomité aprobó, en términos generales, el informe del Grupo de supervisores técnicos y de redacción correspondiente a la reunión que celebró del 24 al 28 de septiembre de 2007, y adoptó decisiones sobre las medidas cuya adopción se pedía al Subcomité (DSC 13/3/1, párrafo 38), según se indica en los párrafos siguientes.

Fe de erratas y correcciones al Código IMDG (Enmienda 33-06)

3.11 El Subcomité tomó nota de que el Grupo había ultimado la fe de erratas y correcciones al Código IMDG (Enmienda 33-06), que se había publicado a finales de 2007.

Proyecto de enmienda 34-08 al Código IMDG

3.12 El Subcomité tomó nota de que el Grupo había ultimado el proyecto de enmienda 34-08 al Código IMDG para su distribución de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII del Convenio SOLAS, a fin de que se examine en el MSC 84 con miras a su adopción, y de que el Comité, tras acordar sustituir las palabras "compañía" y "compañías" por "entidad" y "entidades", respectivamente, en el párrafo 1.3.1.1, adoptó por unanimidad las enmiendas al Código IMDG mediante la resolución MSC.262(84).

Disposiciones especiales 179 y 909

3.13 El Subcomité se mostró conforme con la opinión del Grupo de que las disposiciones especiales 179 y 909 deberían volver a ser examinadas por el Subcomité a fin de evitar la repetición innecesaria de información y remitió esta cuestión al Grupo de supervisores técnicos y de redacción para que la examinara más a fondo.

Personal que todavía no ha recibido la formación necesaria

3.14 El Subcomité se mostró conforme con la opinión del Grupo en relación con el personal que todavía no ha recibido la formación necesaria y pidió a la Secretaría que informara al respecto al Subcomité de Expertos de las Naciones Unidas en Transporte de Mercaderías Peligrosas.

Marcado del nombre de expedición en las unidades de transporte de tipo cisterna que contengan mercancías peligrosas

3.15 Tras examinar las conclusiones de los debates mantenidos por el Grupo acerca del marcado del nombre de expedición en las unidades de transporte de tipo cisterna que contengan mercancías peligrosas y el documento conexo DSC 13/3/10 (Países Bajos), el Subcomité acordó que en el caso de los contaminantes del mar, no es necesario que en las cisternas figure el nombre técnico correcto.

3.16 Habida cuenta de esta decisión, el Subcomité acordó asimismo que sería necesario introducir una enmienda en el Anexo III del Convenio MARPOL, y para ello preparó la justificación de incluir un nuevo punto en el programa de trabajo, que figura en el anexo 3.

Circular DSC.1/Circ.54: "Información sobre las enmiendas a las disposiciones relativas a los contaminantes del mar"

3.17 El Subcomité tomó nota de que el Grupo había ultimado el proyecto de circular "Información sobre las enmiendas a las disposiciones relativas a los contaminantes del mar" que, tras su aprobación por el DSC 12, se distribuyó con la signatura DSC.1/Circ.54 y entrará en vigor mediante la Enmienda 34-08 al Código IMDG, y tomó nota también de que la circular DSC.1/Circ.54/Corr.1, mediante la cual se corrige un error de redacción en el diagrama de clasificación, se publicó en junio de 2008.

Circular DSC.1/Circ.55: "Orientaciones relativas a la aplicación del capítulo 2.10 (Contaminantes de mar) del Código marítimo internacional de mercancías peligrosas (Código IMDG)"

3.18 El Subcomité tomó nota de que el Grupo había ultimado el proyecto de circular "Orientaciones relativas a la aplicación del capítulo 2.10 (Contaminantes del mar) del Código marítimo internacional de mercancías peligrosas (Código IMDG)" que, tras su aprobación por el DSC 12, se distribuyó con la signatura DSC.1/Circ.55.

Enmienda a la circular MSC/Circ.1232

3.19 El Subcomité se mostró conforme con la opinión del Grupo de que era necesario introducir las enmiendas consiguientes en la circular MSC/Circ.1232, "Transporte de mercancías peligrosas –Código marítimo internacional de mercancías peligrosas (Código IMDG)– Información de contacto de las autoridades nacionales competentes designadas", y tomó nota de que la Secretaría había publicado posteriormente la circular MSC/Circ.1254.

Reunión del OIEA/Naciones Unidas sobre armonización

3.20 El Subcomité, tras tomar nota de que el Grupo había opinado que no convenía incluir las enmiendas al Código IMDG derivadas de la reunión concurrente del OIEA/Naciones Unidas sobre armonización y tras examinar los documentos conexos DSC 13/3 y DSC 13/INF.2 (Secretaría) en los que se señala que los participantes en dicha reunión habían acordado:

- .1 recomendar que se enmiende el párrafo 1.5.1.5.1 de las Recomendaciones de las Naciones Unidas relativas al transporte de mercancías peligrosas, de modo que diga "Los bultos exceptuados que contengan cantidades limitadas de materiales radiactivos, instrumentos, objetos manufacturados y embalajes/envases vacíos que se especifican en 2.7.2.4.1 estarán sujetos únicamente a las siguientes disposiciones de las partes 5 a 7:"; y
- .2 en relación con la posible discrepancia existente en el párrafo 2.7.2.4.1 de las Recomendaciones de las Naciones Unidas relativas al transporte de mercancías peligrosas, que los bultos (Clase 7) pueden clasificarse como bultos exceptuados a condición de que se cumplan las disposiciones de 2.7.2.4.1.1 y 2.7.2.4.1.2 y, además, que esta aclaración se podía facilitar mediante la correspondiente nota a pie de página,

decidió remitir las enmiendas al Grupo de supervisores técnicos y de redacción para que las examine más a fondo.

Enmiendas consiguientes a los Procedimientos revisados de intervención de emergencia para buques que transporten mercancías peligrosas (Guía FEm)

3.21 El Subcomité tomó nota de que el Grupo, tras ultimar el proyecto de enmienda 34-08, había preparado asimismo las enmiendas consiguientes a los Procedimientos revisados de intervención de emergencia para buques que transporten mercancías peligrosas (Guía FEm), que había acordado el DSC 12, y de que el MSC 84 había aprobado la circular MSC.1/Circ.1262: "Enmiendas a los Procedimientos revisados de intervención de emergencia para buques que transporten mercancías peligrosas (Guía FEm)".

Inclusión de una nueva nota 5 en el capítulo 5.4 sobre orientaciones relativas a la facilitación de información complementaria en el documento de transporte/embarque

3.22 El Subcomité, tras examinar la inclusión de una nueva nota 5 en el capítulo 5.4 sobre las orientaciones relativas a la facilitación de información complementaria en el documento de transporte/embarque, aprobó la propuesta presentada por el Grupo de supervisores técnicos y de redacción y encargó al Grupo que incluyera la nueva nota 5 en el proyecto de enmienda 35-10 al Código IMDG.

Elaboración del curso de aprendizaje electrónico sobre materiales radiactivos de la Clase 7 del Código IMDG

3.23 El Subcomité tomó nota de la información relativa a la elaboración de un curso de aprendizaje electrónico sobre materiales radiactivos de la Clase 7 del Código IMDG.

Disposiciones relativas a las exenciones

3.24 El Subcomité tomó nota de las deliberaciones del Grupo para eliminar obstáculos prácticos a la aplicación correcta de las disposiciones relativas a las exenciones del Código IMDG, e invitó al CEFIC a que proporcionara más información sobre estos obstáculos.

Definición de Código IMDG en la revisión del Código de alarmas e indicadores

3.25 El Subcomité tomó nota de la opinión del Grupo de que convendría enmendar la definición de "Código IMDG" que figura en el párrafo 2.19 del proyecto de la versión revisada del Código de alarmas e indicadores, y de que la Secretaría había informado de ello al Subcomité DE (DE 51/28, párrafo 6.2.2).

PROTECCIÓN CONTRA INCENDIOS DE LA CARGA EN CONTENEDORES

3.26 El Subcomité, tras examinar los documentos DSC 13/3/2 (Secretaría) y DSC 13/3/11 (República Islámica del Irán), sobre la protección contra incendios de la carga en contenedores, tomó nota de la labor en curso del Subcomité de Expertos de las Naciones Unidas en Transporte de Mercaderías Peligrosas en el contexto del transporte multimodal; no obstante, observó asimismo que la propuesta del Irán se refería específicamente a una modalidad y podría suponer una pesada carga para el sector. Tras observar que se trata de una cuestión importante que está incluida en el programa de trabajo del Subcomité FP en el contexto de la estiba de contenedores,

la segregación de las fuentes de calor y los sistemas de lucha contra incendios a bordo de los buques, el Subcomité invitó a las delegaciones interesadas a que presentaran al Subcomité FP, con miras a su examen, propuestas para encontrar soluciones al problema de los incendios en contenedores.

TEXTO DEL CÓDIGO IMDG DESCARGABLE GRATUITAMENTE DE INTERNET

3.27 El Subcomité observó que el MSC 84 le había encargado que examinara las ventajas que tendría publicar el texto completo del Código IMDG en Internet y permitir su descarga gratuita para mejorar la seguridad y la prevención de la contaminación y, tras un extenso debate, llegó a las siguientes conclusiones:

- .1 acordó que esta medida facilitaría la aplicación y ampliaría la difusión de las prescripciones del Código IMDG, lo que reviste especial importancia cuando se trata de usuarios que recurren ocasionalmente al Código pero no lo compran por su coste aparentemente alto, pequeñas empresas y países en los que el Código no se encuentra fácilmente disponible;
- .2 teniendo presente que la actualización del Código cada dos años supone una carga económica para el usuario, acordó que esta medida reduciría la probabilidad de que se utilicen versiones desfasadas del Código;
- .3 acordó que sería de utilidad para los usuarios y las Administraciones a la hora de implantar los nuevos requisitos de formación, que tienen carácter obligatorio; y
- .4 tomó nota de que esta medida armonizaría las prácticas de la OMI con las de otros organismos encargados de la reglamentación del transporte multimodal, los cuales, cuando ya se han publicado sus instrumentos, permiten la descarga gratuita de los textos una vez que el instrumento en cuestión ha entrado en vigor.

3.28 No obstante, algunas delegaciones opinaron que una consecuencia a largo plazo de esta medida podría ser la reducción del excedente del Fondo de Imprenta, lo cual incidiría en la frecuencia del calendario de reuniones del Subcomité DSC y, por consiguiente, en la elaboración de normas de seguridad.

3.29 El Subcomité tomó nota de la opinión de varias delegaciones de que no existían pruebas tangibles de que el hecho de que el texto del Código IMDG no se encuentre disponible en Internet esté directamente relacionado con el incumplimiento de las disposiciones del Código o contribuya a que se produzcan accidentes relacionados con mercancías peligrosas en bultos.

3.30 El Subcomité tomó nota asimismo de que todos los miembros de la VOHMA a los que se había consultado habían indicado que estaban a favor de que se pueda acceder al texto en Internet y que se pueda descargar gratuitamente, y que seguirían adquiriendo las versiones publicadas del Código IMDG. Esta observación recibió también el apoyo de los observadores del DGAC y CEFIC.

3.31 El Subcomité observó asimismo que algunas Administraciones tienen la obligación jurídica de dar acceso gratuitamente al texto de la normativa nacional, y que el Código puede encontrarse disponible en el idioma del país.

3.32 El Subcomité tomó nota de la información facilitada por el Director de la División de Seguridad Marítima sobre las cuestiones de propiedad intelectual relacionadas con el Código IMDG, y en particular de lo siguiente:

- .1 el Comité de Seguridad Marítima adopta los textos de las enmiendas al Código IMDG mediante una resolución MSC, que se adjunta al correspondiente informe del Comité y, atendiendo a lo dispuesto en la resolución, la División Jurídica y de Relaciones Exteriores de la OMI remite también copias certificadas de los textos auténticos de las enmiendas del Código a todos los Miembros de la OMI y a los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS;
- .2 los textos de las enmiendas al Código que figuran en las resoluciones MSC y los textos auténticos del Código se encuentran gratuitamente a disposición de los Gobiernos Miembros para su utilización, y no hay restricciones en cuanto a la publicación de esta información en cumplimiento de su responsabilidad de promulgar leyes y normas para dar plena y completa efectividad a las prescripciones del Código, en virtud de lo dispuesto en el artículo I b) del Convenio SOLAS; y
- .3 la versión impresa del Código IMDG está protegida por los derechos de propiedad intelectual, a fin de preservar el valor de una publicación de la OMI, que incluye el formato y la estructura del Código.

3.33 El Subcomité recordó que la Organización había difundido previamente instrumentos en su sitio Web a modo de ensayo y tomó nota de que, para incrementar la seguridad teniendo en cuenta los efectos sobre los ingresos por publicaciones de incluir el Código en Internet, una manera de avanzar en esta cuestión sería publicar el Código en Internet a modo de ensayo durante un periodo de dos años, controlando las estadísticas de descargas y ventas de la versión publicada del Código y, una vez finalizado el ensayo, tomar una decisión apropiada a este respecto.

ENMIENDA 35-10 AL CÓDIGO IMDG

3.34 El Subcomité examinó las propuestas relacionadas con la Enmienda 35-10 al Código IMDG que figuran en los párrafos siguientes.

Adición de un cuadro al Código IMDG sobre las condiciones meteorológicas en los puertos de destino

3.35 El Subcomité examinó una propuesta de la República Islámica del Irán (DSC 13/3/5) de incluir un cuadro en el Código IMDG sobre las condiciones meteorológicas en los puertos, y acordó que la propuesta estaba justificada, aunque observó que quizás sea difícil implantarla a través del Código IMDG, teniendo en cuenta que la información propuesta es de naturaleza dinámica, por lo que invitó a la República Islámica del Irán y a otras delegaciones interesadas a que presentaran una propuesta revisada en el DSC 14, que incluya la opción de publicar un proyecto de circular sobre este tema.

Revisión de la disposiciones sobre estiba y segregación de los capítulos 7.1 y 7.2 del Código IMDG y constitución del grupo de trabajo por correspondencia

3.36 Tras examinar una propuesta de Alemania, Bélgica, Francia, Irlanda, Países Bajos, Reino Unido y Suecia (DSC 13/3/6 y DSC 13/INF.4) en la que se recuerda que el DSC 10 y el DSC 11 habían reconocido la utilidad de revisar las disposiciones de estiba y segregación de los capítulos 7.1 y 7.2 del Código IMDG, y se había propuesto que un grupo de trabajo por correspondencia examinara la posibilidad de revisar estos capítulos e introducir cambios en el formato, el Subcomité acogió con agrado esta iniciativa, tras observar que la revisión debería ser objeto de la mayor difusión posible entre todos los usuarios del Código en el sector, a fin de tener en cuenta sus aportaciones, y acordó establecer un grupo de trabajo por correspondencia, coordinado por el Reino Unido*, al que encargó que, teniendo en cuenta las observaciones y decisiones pertinentes formuladas en el Pleno, tuviera a bien:

- .1 basándose en el documento DSC 13/INF.4 y teniendo en cuenta los principios generales esbozados en el párrafo 7 del documento DSC 13/3/6 y el asesoramiento de los expertos en las clases 1 y 7 sobre las prescripciones específicas relativas a estiba y segregación aplicables a esas clases, elaborar un proyecto de texto revisado de las disposiciones sobre estiba y segregación de los capítulos 7.1 y 7.2 del Código IMDG;
- .2 preparar las correspondientes modificaciones al Código IMDG (Enmienda 34-08), según proceda; y
- .3 presentar un informe escrito al DSC 14.

Altura de los caracteres del nombre de expedición

3.37 Tras examinar una propuesta de Suecia de prescribir una altura mínima para los caracteres del nombre de expedición que se consigne en las unidades de transporte (DSC 13/3/7), el Subcomité apoyó en principio esta propuesta, observó que habría que estudiar la posibilidad de prescribir también una anchura mínima, y acordó remitir esta propuesta al Grupo de supervisores técnicos y de redacción para que la examinara más a fondo.

*

Coordinador:

Sr. Keith Bradley
Hazardous Cargoes Adviser
Maritime and Coastguard Agency
Spring Place
105 Commercial Road
Southampton
SO15 1EG
Teléfono: +44 (0) 23 8032 9141
Facsímil: +44 (0) 23 8032 9204
Correo electrónico: Keith.Bradley@mcga.gov.uk

Disposiciones relativas a la segregación de sustancias de la Clase 1 y sustancias sumamente inflamables

3.38 El Subcomité examinó la propuesta del CEFIC de enmendar la sección 7.2.7.1.3.1 del Código IMDG, sobre mercancías sumamente inflamables (DSC 13/3/8), la apoyó en principio, sin expresar una preferencia clara por cualquiera de las opciones, y acordó remitirla al Grupo de supervisores técnicos y de redacción para que la ultime y la incorpore en la Enmienda 35-10 del Código.

Carga mixta de peróxidos orgánicos de la Clase 5.2

3.39 Tras examinar una propuesta del CEFIC de permitir la carga mixta de todo tipo de peróxido orgánicos de la Clase 5.2 (DSC 13/3/9), el Subcomité recordó que en el Código IMDG se permite la carga mixta de peróxidos orgánicos de tipo B con un riesgo secundario de Clase 1 y de peróxidos orgánicos de tipo B sin riesgo secundario de Clase 1, siempre que no reaccionen entre sí, y acordó remitir esta propuesta al Grupo de supervisores técnicos y de redacción para su examen, con miras a aclarar las actuales disposiciones del Código IMDG.

Equipo de vigilancia y seguimiento

3.40 Tras examinar una propuesta de los Estados Unidos (DSC 13/3/12) para establecer prescripciones mínimas de seguridad relativas al proyecto, la instalación y la utilización de dispositivos de protección, balizas u otro tipo de equipo de vigilancia y seguimiento que pueda tener una fuente de energía activa cuando estén instalados en unidades de transporte destinadas para mercancías peligrosas, el Subcomité apoyó la propuesta en principio, observó que sería preciso aclarar las prescripciones sobre homologación del equipo eléctrico y que quizás sería necesario introducir una enmienda en el Convenio SOLAS con respecto a las prescripciones de protección contra explosiones en el caso de las cargas mixtas, y remitió la propuesta al Grupo de supervisores técnicos y de redacción para su examen ulterior.

Revisión de las entradas correspondientes al N° ONU 3166 y N° ONU 3171

3.41 Tras examinar una propuesta presentada por los Estados Unidos (DSC 13/3/13) para revisar las entradas correspondientes al N° ONU 3166 y al N° ONU 3171 en el Código IMDG, el Subcomité la apoyó, en principio, e invitó a la delegación de los Estados Unidos a que presentara propuestas revisadas al Grupo de supervisores técnicos y de redacción para que éste las examine más a fondo, teniendo presente las observaciones formuladas por el Subcomité.

MEDIDAS DE SEGUIMIENTO RESULTANTES DEL DSC 12

3.42 El Subcomité examinó las medidas de seguimiento relacionadas con este punto del orden del día, resultantes del DSC 12 (DSC 13/3/14), y adoptó las medidas que se indican en los párrafos siguientes.

Coherencia de las etiquetas entre las versiones publicadas del Código IMDG

3.43 El Subcomité tomó nota de que se había rectificado la discrepancia en el color de las etiquetas en las versiones publicadas del Código IMDG y de que dicha discrepancia sólo había afectado a la primera tirada de la Enmienda 33-06 del Código IMDG.

Indicación de las enmiendas entre diferentes versiones del Código IMDG

3.44 Tras tomar nota de que la Secretaría había examinado posibles formas de indicar las enmiendas entre versiones diferentes del Código IMDG y había concluido que esto podría realizarse de dos maneras:

- .1 por lo que respecta a la versión publicada a partir de la Enmienda 35-10, anotando el texto de la publicación de la edición refundida del Código, a fin de señalar la serie o series de enmiendas que no se incorporaron en la edición refundida anterior del Código; y
- .2 por lo que respecta a los documentos de la OMI, publicando, tras la adopción de una serie de enmiendas, un documento informativo (INF) que contenga el texto refundido del Código, en el que se muestre las enmiendas anteriormente mencionadas mediante tachado y sombreado,

el Subcomité aceptó la forma propuesta por la Secretaría y pidió que se remitiera un ejemplo al Grupo de supervisores técnicos y de redacción para aclarar aún más el propósito y ayudarle en la preparación de la Enmienda 35-10 al Código IMDG.

4 ENMIENDAS AL CÓDIGO IMSBC, INCLUIDA LA EVALUACIÓN DE LAS PROPIEDADES DE LAS CARGAS SÓLIDAS A GRANEL

Generalidades

4.1 El Subcomité debía examinar, en relación con este punto del orden del día, los documentos conexos DSC 13/INF.6 y DSC 13/INF.7 (Suecia) y los documentos DSC 12/4/15 (Canadá) y MSC 84/8/1 (Japón), así como los resultados de las deliberaciones del Subcomité sobre el punto 15, según se indica en los párrafos siguientes.

Aprobación del proyecto de código IMSBC

4.2 El Subcomité tomó nota de que el MSC 84 había aprobado el proyecto de código marítimo internacional de cargas sólidas a granel (Código IMSBC) y el proyecto de resolución MSC conexa, para su adopción en el MSC 85 junto con la adopción del consiguiente proyecto de enmiendas al Convenio SOLAS, y había autorizado a la Secretaría a introducir correcciones de redacción en el texto del proyecto de código, según fuera necesario, y de que, en ese contexto, y tras examinar las propuestas presentadas por el Japón (MSC 84/8/1) en relación con las enmiendas al preámbulo y a la sección 1 del proyecto de código IMSBC, las había remitido al DSC 13 para que éste efectuara un examen pormenorizado y, de ser necesario, presentara las correspondientes modificaciones al texto de proyecto de código IMSBC ante el MSC 85.

4.3 El Subcomité tomó nota también de que, en el contexto de las decisiones pertinentes del DSC 12, reseñadas en el documento DSC 12/19 (párrafos 5.15 a 5.19), el Comité había confirmado que el Código es un documento actualizable y había acordado que en el DSC 13 se debería avanzar en las fichas correspondientes al HRD (A), HRD (B), carbón y briquetas de lignito y en la elaboración de nuevas fichas para los finos de HRD, el transporte de carbón en buques de tipo autodescargador y el azufre sólido con forma, y se deberían modificar las consiguientes partes del proyecto de código IMSBC, según fuera necesario, antes de su adopción en el MSC 85.

Informe del Grupo de trabajo por correspondencia constituido en el DSC 12 y propuestas conexas

4.4 El Subcomité recordó que en su 12º periodo de sesiones había constituido el Grupo de trabajo por correspondencia sobre las fichas correspondientes al HRD, coordinado por las Islas Marshall, con el mandato especificado en el documento DSC 12/19 (párrafo 5.9), acordó que sería conveniente examinar al mismo tiempo el documento DSC 13/4/1 (Informe del Grupo de trabajo por correspondencia) y los documentos conexos presentados por INTERCARGO y el Grupo Internacional de Asociaciones de Protección e Indemnización (DSC 13/4/5) y por Venezuela (DSC 13/4/7, DSC 13/4/8, DSC 13/INF.10 y DSC 13/INF.11). Tras un amplio debate sobre las propuestas, el Subcomité adoptó las decisiones que se indican a continuación:

- .1 tomó nota de que las fichas correspondientes al HRD (A) y al HRD (B) ya estaban casi finalizadas;
- .2 tomó nota de la información facilitada por Trinidad y Tabago, el único país expedidor de cargas de HRD (B) por mar, de que modificar las disposiciones de intemperización para aumentar la exposición a la intemperie de tres a diez días no daría lugar a un cambio importante en los niveles de actividad de la carga, y remitió la información al Grupo de trabajo para que éste la examinara de nuevo;
- .3 tomó nota de que la ventilación mecánica reduce la acumulación de hidrógeno en las bodegas de carga pero no altera la composición química de la atmósfera en dichas bodegas, tomó nota también de que puede haber ocasiones en las que la ventilación mecánica no sería apropiada, como en caso de mal tiempo, cuando podría crearse en la bodega de carga una atmósfera cargada de humedad, o en caso de un fallo del ventilador, y de que ello podría dar lugar a un aumento importante en los niveles de hidrógeno de la bodega y crear una atmósfera potencialmente peligrosa;
- .4 tomó nota en el contexto del apartado .3 *supra*, de que la inertización de la atmósfera de las bodegas de carga cambia su composición química y convino en que la inertización supondría un enfoque de "la seguridad ante todo", tomó nota también de que la ventilación de las bodegas de carga no era potencialmente peligrosa para la salud, de que no se había producido suceso alguno en relación con el transporte de cargas de HRD cuando la carga se había mantenido correctamente en condiciones inertes y de que el transporte realizado en condiciones inertes no excluía el uso de ventilación mecánica como método auxiliar de ventilación para utilizarse en situaciones en las que no podía mantenerse una atmósfera inerte;
- .5 tomó nota de que en el contexto de una ficha para las cargas de HRD (C), la información sobre los fines de HRD se refería a fines de HRD (A), y de que se necesitaba una nueva definición de la propuesta de ficha correspondiente a las cargas de HRD (C) en el contexto de los fines de los HRD (B); y

- .6 acordó remitir los documentos y las observaciones planteadas en el Pleno al Grupo de trabajo para que éste los examinara de nuevo y encargó al Grupo que avanzara su labor con objeto de finalizar todas las fichas pendientes en el periodo de sesiones actual, teniendo en cuenta la aplicación de las fichas a todas las cargas, independientemente de su origen geográfico, la necesidad de examinar disposiciones relativas tanto a la inertización como a la ventilación mecánica de las cargas de HRD (C) y la necesidad de seguir elaborando disposiciones relativas al mantenimiento de condiciones inertes durante un viaje y procedimientos para ventilar antes de la descarga.

Periodicidad de las enmiendas al Código IMSBC

4.5 El Subcomité recordó que en su 12º periodo de sesiones había decidido que el Código IMSBC seguiría siendo un documento actualizable y que, en consecuencia, sería sometido a una revisión continua aproximadamente cada dos años dado su vínculo con el Código IMDG, que está sujeto a enmiendas en ese plazo, y que sería conveniente que el Código IMSBC se enmendara siguiendo un procedimiento similar al utilizado para enmendar el Código IMDG.

4.6 Tras examinar el documento DSC 13/4 (Secretaría) y un posible procedimiento para la adopción de futuras enmiendas al Código IMSBC basado en el procedimiento para la adopción de futuras enmiendas al Código IMDG aprobado por el MSC 75 (MSC 75/24, párrafo 7.36) y recordar que el Código contiene referencias al Código IMDG, que se enmienda bienalmente, y que era conveniente enmendar también el Código IMSBC bienalmente, el Subcomité aceptó el siguiente procedimiento para enmendar el Código IMSBC:

- .1 las enmiendas al Código IMSBC podrán adoptarse cada dos años, de modo que puedan entrar en vigor el 1 de enero de los años impares, es decir, el 1 de enero de 2013, el 1 de enero de 2015 y así sucesivamente;
- .2 en un periodo de sesiones que se celebre en un año par, el Subcomité prepara y acepta propuestas de enmiendas elaboradas a partir de las propuestas formuladas por los Gobiernos Miembros y las organizaciones internacionales;
- .3 las propuestas de enmienda al Código IMSBC acordadas de esa manera por el Subcomité son distribuidas por el Secretario General a todos los Miembros de la OMI y a todos los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII b) i) de dicho Convenio, a fin de que las examine y adopte el Comité ampliado en su siguiente periodo de sesiones;
- .4 las propuestas de enmienda que pueda adoptar el Comité ampliado de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII vi) 2) bb) del Convenio SOLAS entrarán en vigor 18 meses después, es decir, el 1 de enero de un año impar;
- .5 un año antes de la fecha de entrada en vigor de las nuevas enmiendas, se invita a los Gobiernos a que las apliquen con carácter voluntario. Durante dicho periodo, se debería aceptar el transporte de cargas sólidas a granel en cumplimiento del Código IMSBC en vigor o bien del Código que incorpore las nuevas enmiendas; y
- .6 la resolución MSC sobre la adopción de nuevas enmiendas al Código IMSBC debería incluir, en un párrafo de la parte dispositiva, una cláusula sobre el tratamiento antes mencionado del Código enmendado.

Documentos y propuestas relativos a la finalización del Código IMSBC

Prescripciones relativas a la estiba y segregación del carbón

4.7 El Subcomité tomó nota de que la delegación del Japón había retirado el documento DSC 13/4/2 (Japón), ya que se había dado cuenta de que la propuesta de aclaración sobre las prescripciones relativas a la estiba y segregación del carbón tenían que perfilarse aún más y que toda aclaración debería realizarse solamente tras una deliberación exhaustiva. En ese contexto, el Subcomité tomó nota también de la intención del Japón de iniciar una investigación sobre la seguridad del transporte del carbón y de presentar en un futuro periodo de sesiones del Subcomité una propuesta para aclarar las prescripciones.

Enmiendas al preámbulo y a la sección 1

4.8 El Subcomité recordó que, por falta de tiempo en el DSC 12, no había podido llegar a un acuerdo sobre varias cuestiones, y tras examinar el documento MSC 84/8/1 (Japón), en el que se proponen enmiendas al preámbulo y a la sección 1 del proyecto de Código IMSBC a partir de los debates mantenidos en el DSC 12, y el documento DSC 12/19/Add.1, convino en remitir el texto revisado del preámbulo y de la sección 1 al Grupo de trabajo para que éste lo examinara más a fondo.

Azufre, N° ONU 1350 (triturado, en terrones o en polvo de grano grueso)

4.9 Tras examinar los documentos DSC 13/4/4 (Alemania y Canadá) y DSC 13/INF.8 (Alemania), en los que se presentaba información complementaria sobre la propuesta de ficha correspondiente al azufre (sólido con forma), que se acordó en principio en el DSC 12, y se proponía la inclusión de un nuevo grupo "C" (ficha de carga no peligrosa), la revisión del título de azufre, N° ONU 1350 (en terrones o en polvo de grano grueso) de modo que pase a ser azufre, N° ONU 1350 (triturado, en terrones o en polvo de grano grueso) y la sustitución de las palabras "pizarras", "gránulos" y "bolitas" por las palabras "partículas o terrones de cualquier tamaño", el Subcomité consideró las ventajas de que la ficha constituyera una carga del grupo "C", recordó que no se dispone de procedimientos establecidos para la determinación de materiales potencialmente peligrosos a granel, invitó a las delegaciones interesadas a que consideraran la posibilidad de presentarle propuestas para dichos procedimientos y remitió los documentos al Grupo de trabajo para que éste los examinara más a fondo.

Transporte de carbón en buques de tipo autodescargador

4.10 Tras recordar que el DSC 12 había examinado el documento DSC 12/4/15 (Canadá), relativo al transporte de carbón en buques de tipo autodescargador, y que por falta de tiempo el Grupo de trabajo no había podido examinar a fondo el documento, el Subcomité lo remitió al Grupo de trabajo para que éste lo examinara de nuevo.

Disposiciones sobre reconocimientos y certificación

4.11 Tras tomar nota de que el proyecto de código IMSBC no contenía disposiciones sobre reconocimientos y certificación, el Subcomité acordó que se trataba de una cuestión importante que debía examinarse oportunamente e invitó a las delegaciones interesadas a que presentaran al Subcomité propuestas pertinentes.

Propuestas varias

Generalidades

4.12 El Subcomité examinó propuestas varias recogidas en los documentos DSC 13/4/3, DSC 13/INF.6, DSC 13/INF.7 y DSC 13/4/6 y adoptó las decisiones que se esbozan en los párrafos 4.13 a 4.15.

Transporte de pellets de madera y otros productos de la madera

4.13 Tras examinar los documentos DSC 13/4/3 (Suecia), relativo al transporte de pellets de madera y otros productos de la madera, DSC 13/INF.6 (Suecia), en el que se informa de un accidente mortal ocurrido en una atmósfera con falta de oxígeno a bordo de un granelero que descargaba pellets de madera, y el documento DSC 13/INF.7 (Suecia), en el que se presenta un estudio titulado "Gases malolientes de monóxido de carbono potencialmente peligrosos y agotamiento del oxígeno durante el transporte oceánico de pellets de madera", realizado como consecuencia del accidente mortal antedicho y de otro acaecido en mayo de 2007 en el que perecieron otras dos personas, el Subcomité acordó que la propuesta presentada por Suecia para examinar las recomendaciones relativas a la entrada en espacios cerrados a bordo de los buques era interesante y, en consecuencia, preparó una justificación para incluir un nuevo punto del programa de trabajo sobre el examen de las recomendaciones antedichas a fin de someterla al examen del Comité, justificación que se recoge en el anexo 4.

4.14 El Subcomité también tomó nota de los pormenores del estudio realizado por Vanuatu y el Foro Internacional de Investigadores de Accidentes Marítimos sobre el tema del acceso a los espacios cerrados a bordo de los buques, e invitó a las delegaciones interesadas a que se pusieran en contacto con la Administración marítima de Vanuatu* con miras a facilitar información para asistir en la investigación de sucesos relacionados con el acceso a espacios cerrados en todos los tipos de buque.

Pellets de pulpa de cítricos

4.15 Tras examinar el documento DSC 13/4/6 (Estados Unidos) en el que se propone enmendar las fichas correspondientes a la TORTA DE SEMILLAS, b), N° ONU 1386 y a la TORTA DE SEMILLAS, N° ONU 2217 para añadir "los pellets de pulpa de cítricos" en la lista de los productos exentos, y tras tomar nota de que los ensayos se habían efectuado con una única muestra, el Subcomité manifestó su apoyo en principio a esta propuesta e invitó a las delegaciones interesadas a que prosiguieran las investigaciones y proporcionaran propuestas enmendadas al Subcomité.

Constitución del Grupo de trabajo

4.16 El Subcomité constituyó el Grupo de trabajo sobre las enmiendas al Código IMSBC, bajo la presidencia del Sr. J-D. Troyat (Francia), y le encargó que, teniendo en cuenta las decisiones adoptadas y las observaciones formuladas en el Pleno, llevara a cabo las siguientes tareas:

*

email@vanuatuships.com

- .1 basándose el documento MSC 84/24/Add.3 y teniendo en cuenta los documentos DSC 13/4/1, DSC 13/4/4, DSC 13/4/5, DSC 13/4/7, DSC 13/4/8, DSC 13/INF.8, DSC 13/INF.10, DSC 13/INF.11, DSC 12/4/15 y MSC 84/8/1, ultimar las modificaciones al proyecto de código IMSBC;
- .2 si dispone de tiempo suficiente, examinar los documentos DSC 13/4/3, DSC 13/4/6, DSC 13/INF.6 y DSC 13/INF.7 y asesorar al Subcomité en consecuencia; y
- .3 proporcionar asesoramiento sobre la necesidad de volver a constituir el Grupo de trabajo por correspondencia y preparar un proyecto de mandato para este Grupo.

Informe del Grupo de trabajo

4.17 Tras examinar el informe del Grupo de trabajo (DSC 13/WP.1) en relación con este punto, el Subcomité adoptó las medidas que se indican a continuación:

- .1 aceptó las modificaciones al proyecto de código IMSBC que contienen los textos enmendados del prólogo, la sección 1 y las fichas correspondientes a las BRIQUETAS DE LIGNITO, CARBÓN, HRD (A), HRD (B), HRD (C), AZUFRE (sólido conformado), AZUFRE (Nº ONU 1350), PELLETS DE MADERA y ASTILLAS DE MADERA, que figuran en el anexo 5, con objeto de someterlas al examen del MSC 85 cuando se adopte el proyecto de código IMSBC;
- .2 invitó a los Miembros a que presentaran propuestas sobre cuestiones relativas al Código IMSBC para examinarlas en el próximo periodo del Subcomité;
- .3 invitó al Comité a que convenga en la necesidad de considerar el examen de la Lista de cargas sólidas a granel respecto de las cuales podrá eximirse del uso de un sistema fijo de extinción de incendios por gas o para las cuales no es eficaz un sistema fijo de extinción de incendios por gas (circular MSC/Circ.1146) como consecuencia del Código IMSBC de obligado cumplimiento;
- .4 tomó nota de que, en la ficha correspondiente al CARBÓN, es necesario aclarar la definición de "zonas calientes y límites de temperatura" en el contexto del Código IMSBC e invitó a las delegaciones interesadas a presentar sus propuestas ante el DSC 14;
- .5 pidió a la Secretaría que introdujera las modificaciones de redacción necesarias a fin de evitar disparidades en el texto, en concreto sustituyendo "debería" por "deberá" en las partes del Código IMSBC de carácter obligatorio, según proceda; y
- .6 habida cuenta del número de otros grupos de trabajo por correspondencia constituidos en el DSC 13, acordó no constituir un grupo de trabajo por correspondencia para que ultime las cuestiones relativas al proyecto de ficha correspondiente a MADERA PARA PASTA PAPELERA y MADERA y a la aclaración y/o definiciones de "zonas calientes y límites de temperatura" en la ficha correspondiente al CARBÓN.

5 ENMIENDAS AL CÓDIGO ESC

Generalidades

5.1 El Subcomité recordó que en su 12º periodo de sesiones, tras constituir el Grupo de trabajo encargado de la provisión de condiciones de trabajo seguras para la sujeción de contenedores y del Código ESC y examinar la parte del informe del Grupo de trabajo (DSC 12/WP.4) relacionada con el punto, tomó las medidas que figuran a continuación:

- .1 tomó nota de las opiniones del Grupo respecto de cuál sería la mejor forma de difundir información sobre los reglamentos locales, en particular las reglas de la Federación de Rusia sobre la seguridad del transporte marítimo de cargas, el formulario para la información sobre la carga y el método de cálculo del criterio de anticorrimiento de las cargas de estructuración, pertinentes para las cargas especializadas y el transporte regional, recogidas en el documento DSC 12/8 (Federación de Rusia), y de que no había llegado a ningún acuerdo sobre el particular y había decidido pedir a la Secretaría que examinara las opciones propuestas por el Grupo y que notificara de ello al DSC 13;
- .2 decidió suprimir las enmiendas que se proponía introducir en las secciones 7.2 (Estiba de los contenedores) y 7.3 (Informe sobre el estado del buque portacontenedores) del Código ESC que se presentaron en el anexo del informe del Grupo de trabajo por correspondencia (DSC 12/10/1). No obstante, también acordó que las cuestiones relativas a la estiba de contenedores deberían tenerse en cuenta cuando se vuelvan a examinar, a fines de enmienda, las Directrices para la elaboración del Manual de sujeción de la carga (MSC/Circ.745). Además, el Subcomité tomó nota de la opinión del Grupo de que la propuesta relativa al informe sobre el estado del buque portacontenedores (sección 7.3 del anexo del documento DSC 12/10/1) era interesante; y
- .3 tomó nota de los avances logrados respecto del proyecto de enmiendas al nuevo anexo del Código ECS, y también de que, por falta de tiempo, el Grupo no había podido concluir el proyecto de enmiendas al Código ECS, y decidió invitar al Comité a que prorrogara hasta 2008 el plazo previsto para la ultimación de este punto.

5.2 El Subcomité tomó nota de que había tres cuestiones que debían examinarse, a saber, los medios de difundir información sobre los reglamentos locales, la información sobre el proyecto mixto de investigación industrial denominado *Lashing@Sea* y la ultimación del Código ECS, y tomó al respecto las medidas que se indican en los párrafos siguientes.

Medios de difundir información sobre los reglamentos locales

5.3 El Subcomité, tras recordar que en su 12º periodo de sesiones había acordado (párrafo 5 del documento DSC 12/WP.4) que había tres posibles medios de difundir información sobre los reglamentos locales, a saber:

- .1 mediante una circular SLS;

- .2 mediante una circular DSC relativa a la información sobre reglamentos nacionales, en la que se recogería información procedente de las Administraciones y que la Secretaría mantendría y actualizaría periódicamente; o
- .3 una petición a la Secretaría para que recoja, mantenga y actualice toda la información presentada por las Administraciones al respecto en el Sistema mundial integrado de información marítima (GISIS) a fin de que haya acceso público,

estuvo de acuerdo con las conclusiones a las que había llegado la Secretaría en su examen, según las cuales la mejor forma de difundir información sobre los reglamentos locales es mantener dicha información en GISIS y publicar una circular MSC en la que se informe a las entidades de la disponibilidad de tal información en dicho sistema.

Información sobre el proyecto mixto de investigación del sector (*Lashing@Sea*)

5.4 Tras examinar un documento presentado por los Países Bajos y Suecia (DSC 13/INF.9) en el que se presenta información sobre el proyecto mixto de investigación industrial *Lashing@Sea*, que tiene por objeto evitar el fallo de los sistemas de trinca e incrementar la seguridad y la eficiencia de las trincas siempre que sea posible, el Subcomité remitió el documento al Grupo de trabajo para que éste lo examinara más a fondo.

Ultimación del Código ESC

5.5 El Subcomité tomó nota de que la ultimación del proyecto de enmiendas al Código ESC dependía de la ultimación de la labor relativa a las Orientaciones sobre la provisión de condiciones de trabajo seguras para la sujeción de contenedores, que se trataba en el marco del punto 8 del orden del día.

Constitución del Grupo de trabajo

5.6 El Subcomité acordó constituir, en relación con el punto 12 del orden del día, el Grupo de trabajo sobre enmiendas al Código ESC para que se ocupe de este punto, tras examinar las propuestas presentadas en el marco de los puntos 8 y 12 del orden del día (véase asimismo el párrafo 12.5).

Informe del Grupo de trabajo

5.7 Tras examinar la parte del informe del Grupo de trabajo (DSC 13/WP.2) relacionada con el punto, el Subcomité tomó nota de que, en el contexto de las medidas para evitar el fallo de los sistemas de trinca y aumentar su seguridad y eficacia siempre que sea posible, la información que figura en el proyecto mixto de investigación industrial *Lashing@Sea* es muy importante en cuanto a la manipulación de la carga y al proyecto y normalización de los contenedores, y acordó invitar al coordinador a que mantenga informado al Subcomité acerca de la evolución del proyecto y presente un informe con las conclusiones finales.

Modificación del título y ampliación del plazo previsto para la ultimación del punto

5.8 El Subcomité acordó invitar al Comité a que modifique el título del punto del programa de trabajo, de modo que diga "Enmiendas al Código ESC y recomendaciones conexas", dado que este nuevo título refleja de manera más adecuada las tareas que realiza el Subcomité en el contexto anteriormente mencionado, y a que amplíe hasta 2009 el plazo previsto para la ultimación del punto modificado del programa de trabajo.

6 INFORMES Y ANÁLISIS DE SINIESTROS Y SUCESOS

Prescripciones relativas al mantenimiento de los contenedores

6.1 El Subcomité recordó que los documentos DSC 13/6/1 (ISO) y DSC 13/6/14 (Alemania) se habían examinado al tratar el punto 14 del orden del día.

Informes de siniestros y sucesos

6.2 El Subcomité, tras recordar que los documentos DSC 13/INF.6 y DSC 13/INF.7 (Suecia) se habían tratado en relación con el punto 4 del orden del día, examinó los documentos DSC 13/6 (Secretaría), DSC 13/6/11 (República Islámica del Irán) y DSC 13/6/13 (Estados Unidos) y adoptó las siguientes decisiones:

Informe y análisis del siniestro y suceso ocurrido a bordo del CSM Hanjin London

6.3 El Subcomité tomó nota de la información facilitada por la Secretaría en nombre de Alemania acerca del informe y análisis del siniestro y suceso producido por el derrame de dióxido de titanio y ácido clorhídrico de un contenedor a bordo del **CMS Hanjin London**, que causó ocho heridos por inhalación de gases de ácido clorhídrico.

Incendio y posterior explosión de un contenedor cargado de peróxido de metiletilcetona

6.4 El Subcomité, tras examinar un documento presentado por la República Islámica del Irán en el que se da cuenta del incendio y posterior explosión de un contenedor cargado con 15 toneladas de peróxido de metiletilcetona (DSC 13/6/11), adoptó las siguientes decisiones:

- .1 acordó que es importante hacer hincapié en la necesidad de dar cumplimiento a las prescripciones del Código IMDG;
- .2 apoyó, en principio, que se indique en la columna (17) de la Lista de mercancías peligrosas del Código IMDG que los vapores que desprende el peróxido de metiletilcetona son venenosos y acordó remitir la propuesta al Grupo de supervisores técnicos y de redacción para su ultimación e inclusión en el proyecto de enmienda 35-10 al Código IMDG; y

- .3 tras haber examinado la necesidad de transportar este tipo de carga en contenedores refrigerados con destino a puertos con una temperatura y humedad relativamente altas, convino en que era necesario contar con más información y en que la cuestión tiene un carácter multimodal y, por lo tanto, también debería ser examinada a nivel de las Naciones Unidas y, en este contexto, pidió a la República Islámica del Irán que presentara una propuesta revisada en el DSC 14 y a la Secretaría que comunicara al Subcomité de Expertos de las Naciones Unidas en Transporte de Mercaderías Peligrosas los resultados de su examen.

Prohibición de la estiba bajo cubierta de los gases líquidos refrigerados

6.5 El Subcomité, tras examinar una propuesta de los Estados Unidos (DSC 13/6/13) para enmendar las disposiciones relativas a las fichas correspondientes al N° ONU 1913, N° ONU 1951, N° ONU 1963, N° ONU 1970, N° ONU 2187, N° ONU 2201 y N° ONU 2591 a fin de prohibir su estiba bajo cubierta, a la luz de un suceso producido por el escape de argón líquido refrigerado (N° ONU 1951) de una cisterna portátil, y tras tomar nota de que, en espacios confinados, esta sustancia presenta riesgos de asfixia y quemaduras y puede dar lugar a fatiga y grietas en el metal o a la fragilización de éste si entra en contacto con la estructura del buque, apoyó en principio la propuesta y acordó remitirla al Grupo de supervisores técnicos y de redacción para su ultimación e inclusión en el proyecto de enmienda 35-10 al Código IMDG.

Programas de inspección de las unidades de transporte que lleven mercancías peligrosas

6.6 El Subcomité tomó nota de los resultados de los programas de inspección de contenedores presentados en los documentos DSC 13/6/2 (Bélgica), DSC 13/6/3 (Finlandia), DSC 13/6/4 (Canadá), DSC 13/6/5 (Alemania), DSC 13/6/6 (Suecia), DSC 13/6/7 (República Islámica del Irán), DSC 13/6/8 (Italia), DSC 13/6/9 (República de Corea), DSC 13/6/10 (Países Bajos), DSC 13/6/12 (Estados Unidos), DSC 13/6/15 (Chile) y DSC 13/6/16 (Secretaría).

6.7 El Subcomité recordó que, de conformidad con el informe refundido de 2007 sobre el programa de inspección de contenedores (DSC 12/6/12), se había inspeccionado un total de 34 416 unidades de transporte y se habían encontrado defectos en 8 319 de ellas, lo que supone que alrededor del 24% de las unidades de transporte presentaban defectos. Se detectaron un total de 10 606 defectos, lo que supone un índice de defectos del 31%.

6.8 El Subcomité examinó los resultados del informe refundido de 2008 sobre los programas de inspección de contenedores (DSC 13/6/16, Secretaría) elaborado partiendo de los informes a los que se hace referencia en el párrafo 6.6 *supra*, según el cual se inspeccionaron un total de 50 212 unidades de transporte, de las cuales presentaron defectos 8 951, lo que supone que alrededor del 18 % de las unidades de transporte inspeccionadas tenían defectos. Se detectaron un total de 10 800 defectos, lo que supone un índice de defectos del 22 %.

6.9 El Subcomité dio las gracias a aquellos Gobiernos Miembros que habían presentado información sobre los programas de inspección de contenedores y manifestó su preocupación por el alto índice de defectos y la falta de cumplimiento de las disposiciones del Código IMDG, especialmente por lo que se refiere al rotulado y marcado, que constituyen un 37 %, seguido por la estiba/sujeción de la carga en el interior de la unidad, que suponen un 22 % de los defectos encontrados.

6.10 El Subcomité dio las gracias a los Gobiernos Miembros que habían presentado informes, les solicitó que continuasen presentándolos e instó a los Gobiernos Miembros que todavía no habían emprendido programas de inspección de contenedores a que así lo hiciesen y presentasen la información pertinente al Subcomité de conformidad con lo señalado en la circular MSC.1/Circ.1202.

Resultados del estudio de la OMI sobre la inspección de contenedores/vehículos que transportan mercancías peligrosas en bultos

6.11 El Subcomité recordó que el MSC 79, partiendo de las decisiones pertinentes adoptadas en el DSC 9, había aprobado el cuestionario sobre las inspecciones de contenedores/vehículos que transportan mercancías peligrosas en bultos (circular MSC/Circ.1147) y había pedido a los Gobiernos Miembros que facilitasen la información solicitada en el cuestionario adjunto en el anexo a esa circular y remitiesen los cuestionarios cumplimentados a la Secretaría.

6.12 El Subcomité también recordó que en su 12º periodo de sesiones, tras haber observado que solamente 19 Gobiernos Miembros habían presentado el cuestionario debidamente cumplimentado, instó a los Gobiernos Miembros que todavía no lo hubiesen hecho a que examinasen la conveniencia de hacerlo para que los examinase en su 13º periodo de sesiones.

6.13 El Subcomité, tras haber tomado nota de que no se había presentado ninguna otra propuesta relativa a los cuestionarios cumplimentados, invitó a los Gobiernos Miembros y a las organizaciones internacionales que desearan examinar los resultados obtenidos hasta el momento a que así lo hicieran y presentasen los resultados de su estudio en su 14º periodo de sesiones.

7 AMPLIACIÓN DEL CÓDIGO BLU PARA INCLUIR EL GRANO

7.1 El Subcomité recordó que, tras reconocer la importancia del formulario de información sobre la carga, que se incluye como apéndice 5 del Código BLU, y la función que desempeña en la seguridad del embarque de la carga (DSC 11/12, párrafo 4), había decidido seguir examinando el asunto cuando se ultimara el Código IMSBC obligatorio, y tras examinar una propuesta de enmiendas al Código BLU derivadas del Código de Cargas a Granel 2004 (resolución MSC.193(79)) (DSC 11/12, párrafo 5), había acordado que sería prudente preparar las consiguientes enmiendas al Código BLU cuando se finalizara el Código IMSBC obligatorio y había invitado al Comité a que ampliara hasta 2008 el plazo previsto para la ultimación del punto, a lo cual el Comité accedió.

Modificación del título y ampliación del plazo previsto para la ultimación del punto del programa de trabajo

7.2 Tras recordar asimismo que, habida cuenta de las observaciones antedichas y la ultimación del Código IMSBC 2008 en el DSC 12, no se había presentado ningún documento a ese periodo de sesiones, el Subcomité tomó nota de que tampoco se había presentado ningún documento en el DSC 13. Tras observar que el documento MSC 84/INF.8 guarda relación con las cuestiones examinadas al tratar este punto del orden del día (véanse asimismo los párrafos 18.5 y 18.6), el Subcomité decidió pedir al Comité que modifique el título del punto del programa de trabajo, de modo que diga "Examen del Código BLU", dado que este nuevo título reflejaría de manera más adecuada las cuestiones que examina el Subcomité en el contexto antedicho, y que amplíe hasta 2009 el plazo previsto para la ultimación del punto modificado del programa de trabajo.

Constitución del Grupo de trabajo por correspondencia

7.3 El Subcomité acordó constituir un Grupo de trabajo por correspondencia sobre el examen del Código BLU, coordinado por los Estados Unidos*, al que encargó que, teniendo en cuenta las observaciones y decisiones pertinentes adoptadas en el Pleno, tuviera a bien:

- .1 ultimar las enmiendas consiguientes al Código BLU (MSC.193(79)), habida cuenta del Código IMSBC previsto de obligado cumplimiento (MSC 84/INF.3 y MSC 85/3/10), teniendo presente el anexo 10 del documento DSC 11/19;
- .2 preparar las enmiendas consiguientes al Manual de embarque y desembarque de cargas sólidas a granel para representantes de terminales (circular MSC/Circ.1160), habida cuenta del Código IMSBC previsto de obligado cumplimiento;
- .3 examinar la necesidad de preparar enmiendas al capítulo VI del Convenio SOLAS teniendo en cuenta el documento DSC 11/12 y, si se precisa, preparar una justificación para incluir el correspondiente punto en el programa de trabajo, de conformidad con las Directrices sobre organización y método de trabajo (MSC-MEPC.1/2);
- .4 examinar el documento MSC 84/INF.8 y asesorar oportunamente al Subcomité; y
- .5 presentar un informe por escrito ante el DSC 14.

8 ORIENTACIONES SOBRE LA PROVISIÓN DE CONDICIONES DE TRABAJO SEGURAS PARA LA SUJECCIÓN DE CONTENEDORES

Generalidades

8.1 El Subcomité recordó que el MSC 80 había examinado el documento MSC 80/21/7 (Reino Unido), en el cual se proponía la incorporación, en el Código de prácticas de seguridad para la estiba y sujeción de la carga, de orientaciones sobre la provisión de una plataforma de trabajo segura para la sujeción de contenedores, a fin de garantizar que los proyectistas, constructores y propietarios de buques tengan en cuenta la necesidad de facilitar medios adecuados que permitan realizar las operaciones de trinca y sujeción en condiciones de seguridad, de manera que ninguna persona quede expuesta a riesgos innecesarios para su seguridad y su salud al efectuar esta tarea de conformidad con el plan de sujeción de la carga aprobado para el buque, y que el Comité había incluido en el programa de trabajo del Subcomité un punto de alta prioridad titulado "Orientaciones sobre la provisión de condiciones de trabajo seguras para la sujeción de contenedores", fijando en 2008 el plazo previsto de ultimación.

*

Coordinador:

Sr. Richard C. Bornhorst
Chemical Engineer
Office of Operating and Environmental Standards
Commandant CG-5223
2100 2nd Street SW
Washington, DC 20593
Teléfono: 202 372 1426
Facsímil: 202 372 1926
Correo electrónico: Richard.C.Bornhorst@uscg.mil

8.2 Tras recordar también que el DSC 12 había constituido un grupo de trabajo con objeto de avanzar en la cuestión, pero no había podido ultimar la labor en ese periodo de sesiones, el Subcomité examinó los documentos DSC 13/8 (ICHCA) y DSC 13/8/1 (Alemania) y acordó:

- .1 que el documento DSC 13/8/1 debía utilizarse como base para avanzar en la cuestión; no obstante, el documento DSC 13/8 presentaba aspectos positivos, y el Grupo de trabajo debería volver a examinarlo cuando ultime el proyecto de orientaciones;
- .2 invitar al Subcomité SLF a que tomase nota de los resultados de la labor del Subcomité pertinentes a este punto y adoptara las medidas que estimase oportunas; y
- .3 invitar al Comité a que considerase la necesidad de encargar al Subcomité STW la elaboración de los correspondientes requisitos de formación, en caso de ser necesario.

Instrucciones para el Grupo de trabajo

8.3 El Subcomité encargó al Grupo de trabajo sobre las enmiendas al Código ESC constituido en el marco del punto 12 del orden del día que ultimara el proyecto de enmiendas al Código ESC relativas a las orientaciones sobre la provisión de condiciones de trabajo seguras para la sujeción de contenedores.

Informe del Grupo de trabajo

8.4 Tras examinar el informe del Grupo de trabajo (DSC 13/WP.2), que está relacionado en parte con este punto, el Subcomité adoptó las siguientes decisiones:

- .1 tomó nota de que algunas delegaciones opinaban que, antes de decidir las dimensiones apropiadas del proyecto de los lugares de trinca, debería realizarse una evaluación formal de la seguridad (EFS), y que los Subcomités DE y SLF, que anteriormente habían examinado cuestiones relativas a la estructura que guardan relación con este punto del orden del día, y que quedan dentro de su ámbito de competencia, deberían continuar examinando la cuestión teniendo en cuenta los resultados de dicha EFS;
- .2 tomó nota de que el Director de la División de Seguridad Marítima había señalado que las Directrices tienen carácter de recomendación y que, como tales, debería mantenerse un debate acerca de las ventajas y la validez de una fecha de "entrada en vigor" y que, si el Subcomité tenía previsto aplicar las disposiciones con carácter obligatorio, sería preciso volver a examinar las Directrices y las disposiciones que figuran en el Convenio SOLAS;
- .3 tomó nota de que una pequeña mayoría de las delegaciones se mostró a favor de utilizar el valor de 750 mm, en lugar de 600 mm, como dimensión apropiada para el proyecto de los lugares de trinca, teniendo en cuenta que las prescripciones establecidas en el Convenio SOLAS relativas a 600 mm se aplicaban a las vías de acceso de tránsito en lugar de a las zonas de trabajo;

- .4 tomó nota de que, si partes de las Directrices se fueran a aplicar a los buques nuevos, debería incluirse una definición de "buque nuevo";
- .5 acordó que debería volver a examinarse qué partes del anexo 1 del documento DSC 13/WP.2 deberían ser aplicables a los buques nuevos y/o existentes;
- .6 acordó que los anexos 1, 3 y 4 del documento DSC 13/WP.2 están estrechamente relacionados entre sí y, como tales, deberían volver a examinarse, junto con el anexo 2 del mencionado documento; y
- .7 acordó examinar las cuestiones anteriormente mencionadas al tratar el punto revisado "Enmiendas al Código ESC y recomendaciones conexas" del orden del día e invitó a las partes interesadas a que presenten propuestas ante el DSC 14.

9 EXAMEN DE LAS RECOMENDACIONES SOBRE LA UTILIZACIÓN SIN RIESGOS DE PLAGUICIDAS EN LOS BUQUES

9.1 El Subcomité recordó que el DSC 10 había examinado los documentos DSC 10/3/15 y DSC 10/4/4 (Alemania) en los que se proponía revisar las actuales Recomendaciones sobre la utilización sin riesgos de plaguicidas en los buques considerando tres temas separados, habida cuenta de que las Recomendaciones abarcan tres aspectos de su uso a bordo (la fumigación de contenedores y unidades de transporte con arreglo al Código IMDG, la fumigación de las bodegas de carga que contienen carga seca, con arreglo al Código de Cargas a Granel, y la lucha contra los roedores a bordo de todos los tipos de buques) y que las disposiciones que los rigen están intercaladas en la versión actual de las Recomendaciones, lo que dificulta determinar las disposiciones aplicables y plantea graves riesgos para la salud.

9.2 Recordando asimismo que el DSC 11, tras examinar el documento DSC 11/14 (Reino Unido) que, con el propósito de facilitar la oportuna revisión de las Recomendaciones sobre la utilización sin riesgos de plaguicidas en los buques, contenía:

- .1 un documento de orientación exhaustivo destinado a reducir al mínimo los riesgos para el personal y prestar asistencia en las cuestiones operacionales de la cadena de suministro de transporte de cargas fumigadas en contenedores; y
- .2 un recordatorio, resumiendo los puntos clave, para que se distribuyera al personal destinado a la fumigación de contenedores,

el Subcomité tomó nota de que algunas de las obligaciones que se propone imponer a los capitanes quizá resultaban excesivas y aceptó el ofrecimiento de la delegación de Alemania de presentar al DSC 12 un proyecto de recomendaciones revisadas, teniendo en cuenta el documento DSC 11/14.

9.3 El Subcomité también recordó que el DSC 12 había elaborado un proyecto de circular MSC acerca de las Recomendaciones sobre la utilización sin riesgos de plaguicidas en los buques aplicables a la fumigación de las bodegas de carga y un proyecto de circular MSC acerca de dichas Recomendaciones aplicables a la fumigación de las unidades de transporte.

9.4 El Subcomité tomó nota de que, tras la aprobación de dichas circulares por parte del Comité, en el MSC 84, las disposiciones de la circular MSC/Circ.612, enmendada por las

circulares MSC/Circ.689 y MSC/Circ.746, han quedado obsoletas en lo que se refiere a la fumigación de las bodegas de carga y las unidades de transporte.

9.5 El Subcomité también tomó nota de una cuestión que quedaba pendiente, a saber, la lucha contra los roedores a bordo de todos los tipos de buques y, observando que no se había presentado ningún documento a ese respecto al DSC 13, invitó a las delegaciones interesadas a que sometieran propuestas pertinentes a la consideración del DSC 14. En este contexto, el Subcomité tomó nota de la intención de la delegación de Alemania de presentar propuestas al DSC 14, así como que sería preciso actualizar la circular MSC/Circ.1265, "Recomendaciones sobre la utilización sin riesgos de plaguicidas en los buques, aplicables a la fumigación de las unidades de transporte", habida cuenta de las enmiendas introducidas en el Código IMDG.

9.6 A continuación, el Subcomité invitó al Comité a ampliar la fecha prevista de ultimación del punto hasta 2009.

10 ORIENTACIONES SOBRE LA INDUMENTARIA PROTECTORA

10.1 El Subcomité recordó que, al examinar el anteproyecto de enmiendas al párrafo 7.17.3.6.1 del Código NGV 2000, elaborado por el FP 49, el DSC 10 había tomado nota de que esta nueva disposición requeriría que la indumentaria protectora resistente a los productos químicos que se lleva a bordo se seleccionara "teniendo en cuenta el peligro que presentan los productos químicos con arreglo a su clase y al estado en que se encuentren, líquido o gaseoso". A este respecto, el DSC 10 también había observado que no existían prescripciones correspondientes en el capítulo II-2 del Convenio SOLAS y que, en caso de que se aprobara, el Código NGV proporcionaría un nivel de seguridad más alto que el exigido a los buques regidos por dicho Convenio, aunque tales buques están expuestos a un riesgo similar.

10.2 El Subcomité también recordó que, independientemente de lo que antecede, el DSC 10 había refrendado la propuesta de enmienda al párrafo 7.17.3.6.1 del Código NGV 2000, elaborada por el FP 49 y modificada desde el punto de vista de la seguridad operacional, y había manifestado que, si el Comité aprobaba las enmiendas pertinentes al Convenio SOLAS y al Código NGV, el programa de trabajo del Subcomité debería incluir un punto sobre la elaboración de las orientaciones conexas relativas a la indumentaria protectora.

10.3 El Subcomité recordó asimismo que el MSC 81, refrendando las propuestas del DSC 10, había decidido incluir en su programa de trabajo y en el orden del día provisional del DSC 11 un punto de alta prioridad titulado "Orientaciones sobre la indumentaria protectora", y que el DSC 12, tomando nota de que no se le habían presentado documentos sobre el particular, había invitado a las delegaciones interesadas a que presentaran sus propuestas al examen del DSC 13.

10.4 El Subcomité recordó además que el MSC 81 también había aprobado, en principio, el proyecto de enmiendas al Código NGV 2000, en lo que se refiere a la aplicación de las prescripciones para el transporte de mercancías peligrosas, y había pedido al DSC 13 que examinara el proyecto de enmiendas y presentara sus observaciones al MSC 85.

10.5 Tras examinar el documento DSC 13/10 (Suecia), en el que se propone que la norma EN 943-2 podría ser apropiada como referencia para la indumentaria protectora en relación con las "normas elaboradas por la Organización", el Subcomité tomó nota de que podría haber casos en los que dicha norma proporcionara una protección excesiva insuficiente, y que existían otras normas que también podrían tenerse en cuenta, y acordó remitir el documento al Grupo de redacción para que lo examinara en detalle.

Constitución del Grupo de redacción

10.6 Tras examinar las propuestas presentadas en relación con este punto del orden del día, así como con el punto 3 del orden del día (DSC 13/3/3), el Subcomité constituyó el Grupo de redacción sobre la Aplicación de las prescripciones del Convenio SOLAS y del Código NGV 2000 relativas a las mercancías peligrosas transportadas en bultos y sobre las Orientaciones para proporcionar la indumentaria protectora, bajo la presidencia de la Sra. Heddy Lindijer-Schoof (Países Bajos), y le encargó que, teniendo en cuenta los documentos DSC 13/3/3 y DSC 13/10, junto con las observaciones formuladas y las decisiones adoptadas en el Pleno:

en lo que se refiere a las enmiendas al Convenio SOLAS 1974 y al Código NGV 2000,

- .1 examinará el proyecto de enmiendas al Convenio SOLAS 1974 y al Código NGV 2000 (documento DSC 13/3/3), teniendo en cuenta las observaciones formuladas y los resultados obtenidos en el DSC 12 (DSC 12/19, párrafos 12.9 y 12.10 y anexos 11 y 12) y formulará las observaciones al respecto que considerara oportunas; y

en lo que se refiere a las orientaciones para proporcionar la indumentaria protectora:

- .2 considerará la posibilidad de elaborar las normas de la OMI correspondientes, como "normas elaboradas por la Organización" para proporcionar orientaciones sobre la indumentaria protectora, basándose en la norma EN 943-2, en los anexos 1 y 2 de la Directiva de la Unión Europea 96/98, en ISO/FDIS 16602 y en ACGIH 0460, y asesorará al Subcomité en consecuencia.

Informe del Grupo de redacción

10.7 Tras examinar el informe del Grupo de redacción (DSC 13/WP.6), relacionado en parte con este punto, el Subcomité tomó nota de las opiniones del Grupo en lo que se refiere a la elaboración de una norma de la OMI relativa a las orientaciones sobre la indumentaria protectora (DSC 13/WP.6, párrafos 11 y 12) y, acordando que sería preciso deliberar nuevamente sobre este tema en colaboración con la ISO, según procediera, invitó a las delegaciones interesadas a presentar propuestas a la consideración del DSC 14 para hacer progresar este asunto, y asimismo invitó al Comité a que ampliara la fecha prevista de ultimación del punto hasta 2009.

11 REVISIÓN DEL CÓDIGO DE PRÁCTICAS DE SEGURIDAD PARA BUQUES QUE TRANSPORTEN CUBERTADAS DE MADERA

11.1 El Subcomité recordó que, tras el examen del documento MSC 82/21/14 (Suecia), en el que se proponía la revisión del Código de prácticas de seguridad para los buques que transporten cubertadas de madera (resolución A.715(17)) a fin de sustituir los métodos obsoletos para la sujeción de las cubertadas de madera por métodos nuevos, seguros, racionales y eficientes de sujeción de dichas cargas, el MSC 82 había acordado incluir en el programa de trabajo del Subcomité y en el orden del día provisional del DSC 12 un punto de alta prioridad titulado "Revisión del Código de prácticas de seguridad para buques que transporten cubertadas de madera", con 2010 como fecha prevista de ultimación.

11.2 El Subcomité también recordó que el DSC 12, tras examinar el documento DSC 12/14 (Suecia), que contiene un marco de trabajo y un calendario para la revisión del Código anteriormente mencionado, había acordado que se trataba de un tema importante y que Suecia había indicado una manera eficaz de proseguir la labor, y estableció un grupo de trabajo por correspondencia para que siguiera encargándose del asunto.

Informe del Grupo de trabajo por correspondencia

11.3 El Subcomité examinó el informe del Grupo de trabajo por correspondencia (DSC 13/8) y, tras aprobarlo en términos generales, tomó las medidas que se detallan a continuación:

- .1 acordó que los usuarios clave, en orden de importancia, son:
 - .1.1 los propietarios de buques, las compañías explotadoras y el personal del buque;
 - .1.2 el sector portuario, los expedidores y las organizaciones encargadas del preembaraje, que participan en la preparación, embarque y estiba de cubiertas de madera; y
 - .1.3 las Administraciones, los fabricantes y los proyectistas del buque y el equipo relacionado con el transporte de cubiertas de madera, y los que elaboran manuales de sujeción de la carga;
- .2 acordó que el cumplimiento del Código es responsabilidad del capitán, que el Código no debería recomendar que un oficial de una Administración (ni otra persona designada por ella) visite el buque una vez finalizada la trinca para asegurarse de que es apto para navegar, y que las Administraciones pueden establecer programas de verificación del cumplimiento para abordar este tema;
- .3 recordó que, siguiendo las instrucciones del Comité, el Subcomité deberá examinar el Código en el contexto aplicable a las cargas sobre cubierta y, en caso de que ese alcance se amplíe para considerar los aspectos bajo cubierta, el Comité deberá dar las instrucciones pertinentes; y
- .4 acordó remitir el documento al Grupo de trabajo para que continuara su examen.

Actividades normativas para garantizar la seguridad del transporte marítimo de cargas de madera

11.4 Tras examinar el documento DSC 13/INF.5, en el que la Federación de Rusia facilita información sobre sus actividades normativas para garantizar el transporte de cargas de madera en condiciones de seguridad, por vía marítima, teniendo en cuenta la zona de navegación, a fin de prestar asistencia en la elaboración de un nuevo proyecto de código, el Subcomité acordó remitir el documento al Grupo de trabajo para que continúe examinándolo.

Constitución del grupo de trabajo

11.5 El Subcomité acordó constituir el Grupo de trabajo sobre la revisión del Código de prácticas de seguridad para buques que transporten cubiertas de madera, bajo la presidencia del Sr. Brad Groves (Australia), y le encargó que, teniendo en cuenta los documentos DSC 13/11 y DSC 13/INF.5, así como las decisiones tomadas y las observaciones pertinentes formuladas en el Pleno, en particular con respecto al párrafo 6 del documento DSC 13/11:

- .1 continuara la revisión del Código de prácticas de seguridad para buques que transporten cubiertas de madera; y
- .2 asesorara sobre la necesidad de volver a establecer el grupo de trabajo por correspondencia, y preparara el correspondiente proyecto de mandato.

Informe del Grupo de trabajo

11.6 Tras examinar el informe del Grupo de trabajo (DCS 13/WP.3), el Subcomité lo aprobó en términos generales y tomó las medidas que se indican en los párrafos siguientes.

Identificación de los principales usuarios del Código

11.7 En lo que se refiere a los principales usuarios del Código, el Subcomité acordó que la estructura actual del Código era adecuada para los usuarios identificados en el párrafo 11.3.1 y que el prefacio del Código debería modificarse en consecuencia.

Principios de proyecto de los medios de sujeción de las cubiertas de madera

11.8 El Subcomité acordó mantener, de momento, los medios de sujeción actuales y añadir al Código otros métodos en futuros periodos de sesiones, como por ejemplo prescripciones relativas a los candeleros/estays y bloqueo inferior, basándose en los análisis que efectúe un grupo de trabajo por correspondencia.

Prescripciones funcionales u obligatorias, o ambas

11.9 El Subcomité refrendó la decisión del Grupo de utilizar una combinación de prescripciones funcionales y obligatorias, como en el Código actual, y adoptar un enfoque más funcional en futuros periodos de sesiones, con arreglo a la elaboración de dichas prescripciones funcionales. Se estimó que la utilización de ambos enfoques facilitaría las mejoras en el futuro.

Datos básicos que se deben incorporar en el Código

11.10 Tras tomar nota de que la combinación de datos básicos y de características de la carga afecta a la fricción, el Subcomité acordó que los datos típicos que se deben utilizar dependen de la carga de que se trate. Al examinar la necesidad de dichos datos, se observó que todos los datos facilitados deberían considerarse "típicos", dado que las características reales de la carga serían distintas en cada embarque. Era necesario que los datos "típicos" fueran representativos de las cargas que se transportan en el ámbito internacional y, por el momento, se precisan más datos para establecerlo.

11.11 El Subcomité tomó nota de que el Grupo había considerado que era necesario indicar los métodos para establecer las características de la carga, dado que los expedidores necesitarían dichos datos para facilitar la información requerida en las declaraciones de carga, y asimismo de que el documento DSC 13/INF.5 (Federación de Rusia) se había redactado basándose en un concepto diferente (es decir, no desde el punto de vista de los datos relativos a la fricción, sino principalmente desde el punto de vista de los ángulos de estabilidad estática).

Diferencia entre "fardos de madera" y "troncos redondos"

11.12 El Subcomité acordó que el objetivo de las prescripciones relativas tanto a los fardos de madera como a los troncos redondos es el mismo, pero que las soluciones pueden ser diferentes dependiendo de los datos que se obtengan en relación con cada carga, y tomó nota de que el planteamiento de la Federación de Rusia anteriormente mencionado podría incorporarse en la elaboración ulterior de los criterios del proyecto.

Prescripciones conexas estipuladas en otros documentos

11.13 Tras reconocer que el Código de Estabilidad sin Avería, 2008 adquirirá carácter obligatorio en virtud del Convenio SOLAS y el Protocolo de Líneas de Carga de 1988, mediante las enmiendas que se adoptarán en el MSC 85 y que se espera que entren en vigor el 1 de julio de 2010, así como que el Código de Estabilidad sin Avería, 2008 contiene prescripciones obligatorias aplicables a las cubiertas de madera, el Subcomité acordó que no mantendría las prescripciones pertinentes en el Código revisado, sino que incluiría una referencia al Código de Estabilidad sin Avería. El Subcomité también acordó suprimir del Código las prescripciones relativas a la visibilidad, que se estipulan en la regla V/22 del Convenio SOLAS, insertando en cambio una referencia a las prescripciones de dicho Convenio, y que el texto suprimido podría figurar en un anexo del Código.

Revisión del Código de prácticas de seguridad para buques que transporten cubiertas de madera

11.14 El Subcomité tomó nota de que el Grupo había modificado el prefacio y los capítulos 1 y 2 del proyecto de código revisado, que figuran en el anexo 2 del documento DSC 13/11 y elaboró un proyecto de código revisado de prácticas de seguridad para buques que transporten cubiertas de madera (prefacio y capítulos 1 y 2 únicamente), que figuran en el anexo del documento DSC 13/WP.3.

11.15 El Subcomité tomó nota de que, en lo que se refiere a los criterios de proyecto para los medios de sujeción, el Grupo, señalando que sería preciso continuar el análisis de ese asunto, había acordado que también sería necesario contar con nuevos datos básicos y con datos sobre las características de las cargas típicas, y que no había examinado el capítulo 3 ni los anexos del proyecto de código revisado que figuran en el documento DSC 13/11 (anexo 2). El Subcomité decidió que el Grupo de trabajo por correspondencia debería continuar elaborando el capítulo 3 y los anexos del proyecto de código revisado, teniendo en cuenta nuevos estudios y análisis que podrían dar lugar a nuevos métodos de sujeción de la carga, seguros, racionales y eficaces. En el contexto de la continuación de la labor del Grupo de trabajo por correspondencia, el Subcomité tomó nota de que sería preciso verificar las referencias cruzadas y la lista de referencias que figuran en el proyecto de código cuando el Grupo de trabajo por correspondencia prepare dicho proyecto.

Constitución del Grupo de trabajo por correspondencia

11.16 El Subcomité acordó volver a establecer el Grupo de trabajo por correspondencia sobre la revisión del Código de prácticas de seguridad para buques que transporten cubiertas de madera, bajo la coordinación de Suecia*, y le encargó que, teniendo en cuenta las decisiones pertinentes adoptadas en el Grupo de trabajo y las observaciones formuladas en el Pleno:

- .1 continúe examinando el Código de prácticas de seguridad para buques que transporten cubiertas de madera, concentrándose en el capítulo 3 y en los anexos del Código y basándose en los documentos DSC 13/WP.3 (anexo) y DSC 13/11 (anexo 2, capítulo 3 y anexos);
- .2 elabore un proyecto de código revisado para presentarlo a la consideración del DSC 14; y
- .3 presente un informe escrito al DSC 14.

12 MODELO Y PROCEDIMIENTO DE APROBACIÓN DEL MANUAL DE SUJECIÓN DE LA CARGA

12.1 El Subcomité recordó que el MSC 82 había examinado una propuesta de la Federación de Rusia (MSC 82/21/16) para enmendar las reglas VI/5 y VII/5 del Convenio SOLAS, a fin de prescribir que el Manual de sujeción de la carga se proporcione también en inglés y que cada hoja del mismo lleve una marca de aprobación aceptable para la Administración, y que había incluido en el programa de trabajo del Subcomité y en el orden del día provisional del DSC 12 un punto de alta prioridad titulado "Modelo y procedimiento de aprobación del Manual de sujeción de la carga", con 2008 como fecha prevista de ultimación. En este contexto, el Comité tomó nota de una opinión según la cual, para abordar este asunto, en lugar de enmendar la regla pertinente del Convenio SOLAS, podrían introducirse las modificaciones respectivas en la circular MSC/Circ.745.

12.2 El Subcomité también recordó que el DSC 12, tras examinar el documento DSC 12/15 (IACS), en el que se apoya la propuesta de que el Manual de sujeción de la carga esté redactado en el idioma de trabajo del buque y que, si dicho idioma no es el inglés, también se lleve una versión inglesa del mismo, había acordado que, aunque no parece haber demasiadas pruebas de falsificación de dichos manuales, el texto de las Directrices para la elaboración del Manual de

*

Coordinador:

Sr. Johan Lindgren
Ship Technical Division
Swedish Maritime Safety Inspectorate
Östra Promenaden 7
SE-601 78 NORRKÖPING
SUECIA
Teléfono: + 46 11 19 14 03
Móvil: +46 734 321403
Correo electrónico: johan.lindgren@sjofartsverket.se

sujeción de la carga (circular MSC/Circ.745) se beneficiaría de enmiendas que requieran que el texto del Manual sea claro y no presente ambigüedades, y señaló asimismo que dicho Manual es un "documento actualizable" y, después de hacer suya la opinión de que no resultaba apropiado marcar cada página del Manual, daba su conformidad a que se mantuvieran los registros apropiados de todo cambio introducido en las partes dinámicas del Manual.

12.3 El Comité también recordó que el DSC 12, tomando nota de una opinión según la cual el personal del buque es el que principalmente utiliza el Manual de sujeción de la carga, por lo que sólo es necesario llevarlo en el idioma de trabajo del buque, había señalado que la mayoría de los manuales están aprobados por organizaciones reconocidas que pueden no hablar el idioma de trabajo del buque y que, en consecuencia, era aconsejable que aunque los manuales estuvieran redactadas en el idioma de trabajo del buque, si dicho idioma no era el inglés, ni el francés ni el español, se llevara una versión en uno de esos tres idiomas.

12.4 Tras tomar nota de que no se habían presentado documentos a ese respecto y de que su fecha de ultimación estaba a punto de cumplirse, el Subcomité acordó encargar a un grupo de trabajo que elaborara una enmienda apropiada a las Directrices para la elaboración del Manual de sujeción de la carga, que debería presentarse al examen del Subcomité, para indicar que los manuales de sujeción de la carga deberán reproducirse en el idioma de trabajo del buque y que, cuando ese idioma no sea el inglés, el francés ni el español, también debería llevarse una versión del Manual en uno de dichos idiomas.

Constitución del Grupo de trabajo

12.5 Tras examinar las propuestas presentadas en relación con este punto del orden del día, así como en relación con los puntos 5 y 8, el Subcomité estableció el Grupo de trabajo sobre las enmiendas al Código ESC, bajo la presidencia del Sr. Dag Steensen (Noruega), y encargó al Grupo que, teniendo en cuenta las decisiones tomadas y las observaciones formuladas en el Pleno:

- .1 considerara medidas para evitar el fallo de los sistemas de trinca y aumentar su seguridad y eficacia siempre que sea posible (DSC 13/INF.9), y formulara recomendaciones para el Subcomité;
- .2 finalizara el proyecto de enmiendas al nuevo anexo del Código ESC acerca de las Orientaciones sobre la provisión de condiciones de trabajo seguras para la sujeción de contenedores (DSC 13/8 y DSC 13/8/1), basándose en el documento DSC 13/8/1; y
- .3 finalizara el proyecto de directrices revisadas para la elaboración del Manual de sujeción de la carga, teniendo en cuenta los documentos DSC 12/10 (anexo 1) y DSC 12/19 (anexo 8), e incluyera disposiciones que indiquen que los manuales de sujeción de la carga deberán reproducirse en el idioma de trabajo del buque y que cuando dicho idioma no sea el inglés, el francés ni el español, también deberán llevarse manuales en uno de esos idiomas, para someterlas a la consideración del Subcomité.

Informe del Grupo de trabajo

12.6 Tras examinar el informe del Grupo de trabajo (DSC 13/WP.2), que está relacionado en parte con el punto, y observar que no quedaba claro qué partes de la circular se iban a aplicar a los buques nuevos y/o existentes y que era necesario volver a examinar la fecha de entrada en vigor de las Directrices, el Subcomité acordó examinar a fondo esta cuestión al tratar el punto "Enmiendas al Código ESC y recomendaciones conexas" (véase asimismo el párrafo 5.8) e invitó a los Miembros interesados a que presentaran propuestas al DSC 14.

13 ESTIBA DE MATERIAS QUE REACCIONAN CON EL AGUA

13.1 El Subcomité tomó nota de que, tras examinar el documento MSC 83/25/6 (Alemania), en el que se propone la revisión de las prescripciones relativas a la estiba, segregación y/o embalaje/envasado de determinadas sustancias comprendidas en el Código IMDG a fin de elaborar prescripciones específicas para la estiba de materias que reaccionan con el agua, el Comité había acordado incluir en el programa de trabajo del Subcomité DSC y en el orden del día provisional del DSC 13 un punto de alta prioridad titulado "Estiba de materias que reaccionan con el agua", asignándole 2009 como fecha prevista de ultimación, para que trabajara en colaboración con el Subcomité FP, cuando fuera necesario y lo solicitara el Subcomité DSC.

13.2 Tras tomar nota de que en el actual periodo de sesiones no se habían presentado documentos sobre este punto del orden del día, el Subcomité examinó el documento MSC 83/25/6 (Alemania), en el que se observa que existen algunas sustancias hidrorreactivas que podrían reaccionar con el dióxido de carbono en atmósferas calientes, con la consecuencia de que el uso de los medios habituales de lucha contra incendios no sólo resultaría inútil sino también peligroso, y se recuerda que los riesgos relacionados con la estiba de tales cargas en los espacios de carga protegidos por sistemas fijos de extinción de incendios a base de agua se habían señalado en 2000, aunque la cuestión no quedó resuelta.

13.3 El Subcomité observó además que existen cuestiones relacionadas con la seguridad de los buques, por lo que la revisión de la Guía FEm, por sí sola, no sería suficiente, y que es urgente que se revisen las prescripciones sobre estiba, segregación y/o embalaje/envasado de las sustancias recogidas en la Ficha de emergencia contra incendios Golf.

13.4 El Subcomité invitó a la delegación de Alemania a que prosiguiera con su investigación e instó a otras delegaciones interesadas a que también participaran en esta labor y presentaran propuestas en el DSC 14.

14 ENMIENDAS AL CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE LA SEGURIDAD DE LOS CONTENEDORES, 1972

14.1 El Subcomité recordó que el DSC 12, tras examinar una propuesta presentada por la Federación de Rusia (DSC 12/18/1) para normalizar el alcance y los principios de los programas de exámenes continuos y una propuesta del Canadá (DSC 12/6/5) para revisar las prescripciones sobre los programas de examen periódicos y continuos a la luz de un suceso ocurrido recientemente, había acordado que las propuestas eran razonables y las remitió al Grupo de trabajo a fin de que elaborara la justificación de incluir un nuevo punto en el programa de trabajo, de conformidad con las Directrices sobre organización y métodos de trabajo.

14.2 El Subcomité, tras recordar que en su 84º periodo de sesiones el Comité había insertado un punto de alta prioridad titulado "Enmiendas al Convenio internacional sobre la seguridad de los contenedores, 1972" en el programa de trabajo del Subcomité y en el orden del día del DSC 13, estableciendo 2009 como fecha prevista de ultimación, tomó nota de que había tres cuestiones que era preciso considerar, a saber:

- .1 el uso de la identificación por radiofrecuencia para facilitar la correcta implantación del Convenio CSC – documento DSC 13/14/1 (República Islámica del Irán);
- .2 las enmiendas al Convenio internacional sobre la seguridad de los contenedores, 1972, y a la circular CSC/Circ.100 – documentos DSC 13/14 (España) y DSC 13/14/2 (Federación de Rusia); y
- .3 las enmiendas a la circular CSC/Circ.134 – documentos DSC 13/6/1 (ISO) y DSC 13/6/14 (Alemania).

Utilización de la identificación por radiofrecuencia (RFID) para facilitar la correcta implantación del Convenio CSC

14.3 Tras examinar una propuesta formulada por la República Islámica del Irán (DSC 13/14/1) para aplicar la tecnología de identificación por radiofrecuencia (RFID) a los contenedores, a fin de facilitar la verificación de la validez de la placa de aprobación relativa a la seguridad y mejorar la eficacia en los ámbitos económico y de recursos de personal, el Subcomité reconoció la importancia de la propuesta, si bien estimó que podría ser prematura en vista de las limitaciones técnicas que entraña facilitar una instalación de recopilación y registro de datos normalizados del sector y de las cuestiones relacionadas con la selección de la utilización de frecuencias, y acordó que sería prudente aguardar a los resultados de la labor de normalización que está realizando la ISO y contar con un análisis sobre la rentabilidad de la propuesta antes de seguir avanzando al respecto.

Enmiendas a las Recomendaciones relativas a la interpretación y aplicación uniformes del Convenio internacional sobre la seguridad de los contenedores, 1972, enmendado (CSC/Circ.100)

14.4 En el transcurso de las deliberaciones sobre este punto, el Subcomité acordó que el punto del programa de trabajo actual debería enmendarse para incluir referencias a las circulares conexas relativas al Convenio CSC, a fin de examinar en detalle el alcance de las enmiendas al Convenio necesarias (véase asimismo el párrafo 14.9).

14.5 Tras examinar una propuesta presentada por España para enmendar los procedimientos de mantenimiento y examen que figuran en la circular CSC/Circ.100 (DSC 13/14) y una propuesta presentada por la Federación de Rusia (DSC 13/14/2) para normalizar el alcance y los principios del programa de exámenes continuos, el Subcomité tomó nota de la inquietud manifestada por algunas delegaciones acerca de que las disposiciones sobre resistencia a la deformación y la capacidad de apilamiento pudieran ser de nivel inferior al prescrito por la norma de la ISO y acordó que se debería establecer el Grupo de trabajo por correspondencia encargado de las enmiendas al Convenio internacional sobre la seguridad de los contenedores, 1972 y circulares conexas (véase asimismo el párrafo 14.9).

Enmiendas a las Orientaciones sobre defectos estructurales graves en los contenedores (CSC/Circ.134)

14.6 El Subcomité examinó una propuesta de la ISO (DSC 13/6/1), en la que se incluía el examen de los fallos de las cantoneras en servicio y sus recomendaciones sobre el examen de los criterios de inspección, y tomó nota de que era necesario estudiar los tres aspectos siguientes:

- .1 la idoneidad de los parámetros actuales de proyecto para su uso en buques portacontenedores de gran tamaño y las enmiendas que puedan ser necesarias;
- .2 los criterios de examen adecuados para determinar si las cantoneras pueden mantenerse en servicio; y
- .3 la idoneidad de los procedimientos actuales de control de calidad de las cantoneras nuevas y las posibles enmiendas a los mismos,

y, tras tomar nota también de que la ISO había ultimado su examen acerca de la idoneidad de los procedimientos actuales de control de calidad de las cantoneras nuevas y de las posibles enmiendas a los mismos y había propuesto enmiendas a las orientaciones mencionadas (CSC/Circ.134) basándose en sus conclusiones, aceptó el proyecto de circular CSC acerca de las enmiendas a las Orientaciones sobre defectos estructurales graves en los contenedores, que figura en el anexo 6, a fin de someterlo a la aprobación del MSC 86.

Combinación de circulares conexas

14.7 El Subcomité tomó nota de que las Directrices para la aprobación de contenedores para instalaciones mar adentro manipulados en mar abierta (MSC/Circ.860), que estaban relacionadas con el Convenio y con las circulares CSC/Circ.100 y CSC/Circ.134, incluían algunas referencias inexactas, y que tal vez fuese oportuno examinar la posibilidad de reunir las tres circulares conexas en una sola.

Situación de las enmiendas al Convenio CSC

14.8 El Subcomité tomó nota de que la Secretaría había informado de que, en la actualidad, sólo nueve países habían aceptado las enmiendas al Convenio internacional sobre la seguridad de los contenedores, 1972 (resolución A.737(18)), así como de que era necesario contar con 52 aceptaciones de las Partes Contratantes antes de que las enmiendas pudieran entrar en vigor, y, por consiguiente, invitó a las Partes Contratantes que no las hubieran aceptado a que estudiaran la posibilidad de hacerlo.

Modificación del título del punto del programa de trabajo

14.9 El Subcomité acordó modificar el título del punto del programa de trabajo, de modo que diga: "Enmiendas al Convenio internacional sobre la seguridad de los contenedores, 1972 y circulares conexas", a reserva de la aprobación del Comité, según proceda.

Establecimiento del Grupo de trabajo por correspondencia

14.10 Teniendo en cuenta la evolución de este asunto, el Subcomité acordó establecer el Grupo de trabajo por correspondencia encargado de las enmiendas al Convenio internacional sobre la seguridad de los contenedores, 1972 y circulares conexas, coordinado por la Organización Internacional de Normalización (ISO)*, al que encargó que, teniendo en cuenta las observaciones y decisiones pertinentes adoptadas en el Pleno, tuviera a bien:

- .1 elaborar directrices para la aprobación, gestión y auditoría de los programas de mantenimiento y examen de los contenedores;
- .2 adoptando como base el documento DSC 13/14 y teniendo presente el documento DSC 13/14/2, examinar el Convenio CSC y las circulares conexas, teniendo en cuenta las prescripciones sobre el proyecto de los contenedores y la capacidad de apilamiento y de resistencia a la deformación en particular;
- .3 examinar las ventajas de un texto refundido de la información que figura en las circulares conexas y, si procede, elaborar un proyecto de texto refundido de las circulares CSC/Circ.100, CSC/Circ.134 y MSC/Circ.860; y
- .4 presentar un informe escrito al DSC 14.

15 EXAMEN DE LAS DIRECTRICES SOBRE LA ARRUMAZÓN DE LAS UNIDADES DE TRANSPORTE

15.1 El Subcomité recordó que el MSC 76 aprobó la circular MSC/Circ.787, "Directrices OMI/OIT/Naciones Unidas/CEPE sobre la arrumazón de las unidades de transporte", que habían sido elaboradas en colaboración con el Grupo de trabajo Naciones Unidas/CEPE sobre transporte combinado (WP.24), y que dichas Directrices fueron refrendadas ulteriormente por el Comité de Transportes Interiores de la CEPE en enero de 1997 y por el Consejo de Administración de la UIT en marzo de ese año.

15.2 El Subcomité también recordó que el DSC 12, tras examinar el documento DSC 12/3/6 (Alemania), había tomado nota de que a pesar de que el Código IMDG se actualiza cada dos años, las Directrices sobre la arrumazón de las unidades de transporte no han sido enmendadas desde la adopción de la Enmienda 31-02 del Código IMDG y convendría mejorarlas, estuvo de acuerdo en que la propuesta de Alemania tiene validez y preparó una justificación para introducir un nuevo punto en el programa de trabajo sobre el examen de la referida resolución, a fin de que se someta al examen del Comité.

*

Coordinador:

Sr. Michael Bohlman
Chairman of ISO/TC 104
Horizon-Lines
1700 Galloping Hill Road
KENILWORTH
Estados Unidos
NJ 07033
Teléfono: +1 908 259 2803
Facsimil: +1 908 259 2834
Correo electrónico: MBohlman@Horizon-Lines.com

15.3 Tras examinar el documento DSC 13/15 (Alemania), en el que se señaló que no se habían actualizado las Directrices cuando se reprodujeron en la edición de 2006 del Suplemento del Código IMDG para tener en cuenta las modificaciones del anexo 2, "Etiquetas, rótulos, marcas y señales", y tras haber propuesto introducir las enmiendas pertinentes en las Directrices y encargar además al Grupo de supervisores técnicos y de redacción que determine la necesidad de introducir enmiendas en las Directrices en el futuro e informe acerca de dichas enmiendas al Subcomité, para su aprobación, el Subcomité tomó nota de lo siguiente:

- .1 toda enmienda a las Directrices tendría que ser aprobada en primer lugar por el Comité y a continuación por el resto de los organismos que hubiesen presentado conjuntamente la propuesta de enmienda;
- .2 consiguientemente, no se podrá incluir ninguna enmienda a las Directrices en la versión impresa del Suplemento de 2008 del Código IMDG; y
- .3 la Secretaría había enmendado el prólogo y la nota a pie de página conexas del anexo 2 de las Directrices en la versión impresa de 2008 del Suplemento del Código IMDG, remitiendo a los usuarios a las etiquetas, rótulos, marcas y señales del Código IMDG.

15.4 Tras señalar además que puede ser necesario examinar la elaboración de un procedimiento continuo para actualizar los instrumentos que puedan resultar afectados por revisiones del Código IMDG, que esto puede suponer una carga de trabajo considerable y que tal vez el Grupo de supervisores técnicos y de redacción no siempre pueda realizar tal examen, el Subcomité remitió el documento DSC 13/15 al Grupo de redacción para que lo examine más a fondo.

Establecimiento del Grupo de redacción

15.5 Tras deliberar sobre este punto, el Subcomité estableció el Grupo de redacción encargado del examen de las Directrices sobre la arrumazón de las unidades de transporte, bajo la presidencia del Sr. Uwe Kraft (Alemania), y encomendó al Grupo que, teniendo en cuenta el documento DSC 13/15 y las decisiones y observaciones pertinentes adoptadas por el Pleno, elaborase el proyecto de enmiendas a las Directrices sobre la arrumazón de las unidades de transporte (MSC/Circ.787), a fin de armonizar las Directrices con la Enmienda (34-08) al Código IMDG.

Informe del Grupo de redacción

15.6 Tras recibir el informe del Grupo de redacción (DSC 13/WP.7), el Subcomité lo aprobó, en términos generales, y adoptó las decisiones cuyos pormenores figuran en los párrafos siguientes:

- .1 habiendo observado que las prescripciones relativas a la arrumazón de las unidades de transporte varían según el país de que se trate, acordó que en las Directrices se debería incluir una referencia al curso modelo de la OMI sobre la arrumazón y sujeción de las unidades de transporte y decidió, además, remitir el proyecto de enmiendas al Grupo de supervisores técnicos y de redacción para que lo vuelva a examinar;

- .2 tras considerar la propuesta sobre la manera de abordar las futuras enmiendas de las Directrices, tomó nota de que una opción consistía en pedir al Comité que insertara un punto indefinido sobre el examen de las Directrices en el programa de trabajo futuro del Subcomité y, tras observar que en el DSC 13 no se dispuso de tiempo suficiente para preparar la correspondiente justificación, acordó remitir la cuestión al Grupo de supervisores técnicos y de redacción para que la vuelva a examinar;
- .3 tomó nota de las observaciones del Grupo en lo que se refiere a la diferencia entre las prescripciones aplicables a la rotulación de los semirremolques y los remolques y las remitió al Grupo de supervisores técnicos y de redacción para que las vuelva a examinar; y
- .4 examinó si la revisión de las Directrices quedará completa con las enmiendas que figuran en el anexo del documento DSC 13/WP.7 o si otras partes de las mismas deberán revisarse también, teniendo en cuenta la opinión del Grupo, y la remitió al Grupo de supervisores técnicos y de redacción para que la vuelva a examinar.

16 PROGRAMA DE TRABAJO Y ORDEN DEL DÍA DEL DSC 14

16.1 Teniendo en cuenta los avances logrados en el periodo de sesiones en curso y las disposiciones del procedimiento de organización del orden del día que figuran en los párrafos 3.14 a 3.27 de las Directrices sobre organización y método de trabajo (MSC-MEPC.1/Circ.2), el Subcomité revisó su programa de trabajo (DSC 13/WP.4), basándose en el que había aprobado el MSC 84 y teniendo en cuenta las decisiones pertinentes adoptadas por el MEPC 57, y elaboró el programa de trabajo revisado del Subcomité y el orden del día provisional para el DSC 14. Al examinar el programa de trabajo, el Subcomité acordó invitar al MSC y al MEPC a que, en lo que respecta a los puntos relacionados con el medio ambiente, adoptaran las siguientes medidas:

- .1 suprimir los siguientes puntos de programa de trabajo, dado que la labor que queda por realizar se integrará en el punto "Enmiendas al Código ESC y recomendaciones conexas":
 - .1.1 punto A.4 – Orientaciones sobre la provisión de condiciones de trabajo seguras para la sujeción de contenedores;
 - .1.2 punto A.8 – Modelo y procedimiento de aprobación del Manual de sujeción de la carga;
- .2 ampliar el plazo previsto para la ultimación de los siguientes puntos del programa de trabajo:
 - .2.1 punto A.5 – Examen de las Recomendaciones sobre la utilización sin riesgos de plaguicidas en los buques 2009;
 - .2.2 punto A.6 – Orientaciones sobre la indumentaria protectora 2009;

- .3 modificar el título y ampliar el plazo previsto para la ultimación de los puntos A.2 y A.3 del programa de trabajo, según se indica a continuación:
 - .3.1 punto A.2 – Enmiendas al Código ESC y recomendaciones conexas 2009;
 - .3.2 punto A.3 – Examen del Código BLU 2009;
- .4 modificar el título del punto A.10 del programa de trabajo, según se indica a continuación:
 - .4.1 punto A.10 – Enmiendas al Convenio internacional sobre la seguridad de los contenedores, 1972 y circulares conexas 2009;
- .5 sustituir el número de periodos de sesiones necesarios para la ultimación del siguiente punto del programa de trabajo, dado que se ha seleccionado para incluirlo en el orden del día provisional del DSC 14:
 - .5.1 punto B.2 – Examen de la eficacia del Programa de inspección de contenedores 2010;
- .6 incluir los siguientes nuevos puntos del programa de trabajo en el programa de trabajo del Subcomité, teniendo en cuenta la justificación facilitada:
 - .6.1 punto A.10 – Enmiendas al Anexo III del MARPOL 2009;
 - .6.2 punto A.11 – Revisión de las Recomendaciones relativas a la entrada en espacios cerrados a bordo de los buques 2010;
- .7 en el punto 2 del programa de trabajo, sustituir "de Cargas a Granel" por "IMSBC"; y
- .8 modificar en consecuencia la numeración de los puntos del programa de trabajo.

16.2 El Subcomité invitó al Comité a que aprobara la propuesta de programa de trabajo revisado del Subcomité y el orden del día provisional para el DSC 14, que figuran en el anexo 7.

Plan estratégico de la Organización y Plan de acción de alto nivel

16.3 Con respecto al Plan estratégico de la Organización (para el sexenio 2008-2013) y la actualización del Plan de acción de alto nivel de la Organización y las prioridades para el bienio 2008-2009, el Subcomité tomó nota de la información facilitada por la Secretaría acerca de las recomendaciones para las medidas necesarias, refrendadas por el Consejo, en particular de que:

- .1 todos los órganos de la OMI deberían asignar, indicándolo con la suficiente antelación en los órdenes del día de cada periodo de sesiones, un tiempo adecuado para el examen sistemático de las medidas de alto nivel y las prioridades conexas, y su conexión con los principios estratégicos;
- .2 al examinar los programas de trabajo y los órdenes del día provisionales de sus próximos periodos de sesiones, todos los órganos de la OMI deberían establecer, dentro de cada punto, una referencia cruzada con los correspondientes principios estratégicos y medidas de alto nivel; y
- .3 los subcomités, al presentar sus informes a los Comités sobre sus programas de trabajo, deberían también informar de la situación de sus resultados previstos.

16.4 El Subcomité también tomó nota de que el MSC 84 había aceptado el siguiente procedimiento para informar de la situación de sus resultados previstos:

- .1 los subcomités, en cada periodo de sesiones, deberían elaborar y adjuntar a sus informes respectivos un informe sobre la situación de sus resultados previstos en el Plan de acción de alto nivel para el bienio en cuestión, utilizando el formato propuesto en el anexo del documento STW 39/WP.1, para que el Comité lo examine y refrende; y
- .2 por lo que respecta a la terminología que debe utilizarse para describir la situación de los resultados previstos, no debería utilizarse la expresión "de plazo indefinido" y ha de indicarse el progreso real de la labor y también la situación de la labor sobre los programas de trabajo a largo plazo.

16.5 A este respecto, el Subcomité, tras examinar el proyecto de situación de los resultados previstos del Plan de acción de alto nivel para el bienio 2008-2009 por lo que respecta a su propia labor, basándose en el anexo de la resolución A.990(25) (DSC 13/WP.4, anexo 4), convino en la situación de los resultados previstos que figura en el anexo 8.

16.6 El Subcomité tomó nota de que el Comité había acordado que, si se van a utilizar el Plan estratégico y el cuadro sobre los resultados previstos para organizar el programa de trabajo de los Comités y subcomités, deberían elaborarse las directrices adecuadas y revisarse en consecuencia las Directrices de los Comités. A ese respecto, el Subcomité tomó nota además de que el Comité había decidido que se aplicara el procedimiento de organización de los órdenes del día que se especifica en los párrafos 3.13 a 3.25 de las Directrices de los Comités, de modo que los órdenes del día de todos los subcomités sean asequibles.

Preparativos para el próximo periodo de sesiones

16.7 El Subcomité acordó constituir, en su 14º periodo de sesiones, grupos de trabajo y de redacción sobre las cuestiones siguientes:

- .1 Enmiendas al Código IMSBC, incluida la evaluación de las propiedades de las cargas sólidas a granel;
- .2 Revisión del Código de prácticas de seguridad para buques que transporten cubiertas de madera;

- .3 Enmiendas al Convenio internacional sobre la seguridad de los contenedores, 1972, y circulares conexas;
 - .4 Examen de las Recomendaciones sobre la utilización sin riesgos de plaguicidas en los buques; y
 - .5 Enmiendas al Anexo III del MARPOL.
- 16.8 El Subcomité estableció grupos de trabajo por correspondencia sobre los siguientes temas, que deberán informar de su labor al DSC 14:
- .1 Examen de las disposiciones relativas a estiba y segregación establecidas en los capítulos 7.1 y 7.2 del Código IMDG;
 - .2 Revisión del Código de prácticas de seguridad para buques que transporten cubiertas de madera;
 - .3 Enmiendas al Convenio internacional sobre la seguridad de los contenedores, 1972, y circulares conexas; y
 - .4 Examen del Código BLU,

y acordó también que la Presidenta, en consulta con la Secretaría y teniendo en cuenta el volumen de la documentación presentada en relación con los asuntos indicados *supra*, efectuaría la selección definitiva e informaría oportunamente al Subcomité a tiempo para la próxima reunión.

Futuras reuniones del Grupo de supervisores técnicos y de redacción

16.9 Tras recordar que en su 12º periodo de sesiones había acordado que era necesario que el Grupo de supervisores técnicos y de redacción celebrara dos reuniones en 2009, la primera de ellas en junio y la segunda inmediatamente después del DSC 14, el Subcomité invitó al Comité a que aprobara la celebración de las dos reuniones del Grupo.

Fecha del próximo periodo de sesiones

16.10 El Subcomité tomó nota de que se había previsto celebrar su 14º periodo de sesiones, provisionalmente, del 21 al 25 de septiembre de 2009.

17 ELECCIÓN DE PRESIDENTE Y VICEPRESIDENTE PARA 2009

17.1 De conformidad con el Reglamento interior del Comité de Seguridad Marítima, el Subcomité, unánimemente, reeligió Presidenta a la Sra. Olga P. Lefèvre (Francia) y eligió Vicepresidente al Sr. Arsenio A. Domínguez (Panamá), ambos para 2009.

Manifestación de agradecimiento

17.2 El Subcomité manifestó su profundo agradecimiento al Sr. J. P. Heusser (Chile), Vicepresidente del Subcomité, por su dedicación y excelente contribución a la labor del Subcomité durante un periodo de seis años, le felicitó por su ascenso y le deseó mucho éxito en su nuevo cargo.

18 OTROS ASUNTOS

18.1 El Subcomité tomó nota de que, fundamentalmente, era necesario examinar cuatro cuestiones, a saber:

- .1 códigos, recomendaciones, directrices y otros instrumentos de carácter no obligatorio – documento DSC 13/18 (Secretaría);
- .2 instalación de dispositivos de detección de radiación para identificar materiales radiactivos en puertos de países en desarrollo – documento DSC 13/18/1 (República Islámica del Irán);
- .3 regímenes de carga de los graneleros – documento MSC 84/INF.8 (INTERCARGO); y
- .4 información actualizada respecto de la situación de los cursos sobre la implantación del Código IMDG – documento DSC 13/1/1.

Códigos, recomendaciones, directrices y otros instrumentos de carácter no obligatorio

18.2 El Subcomité recordó que el MSC 83, al examinar la lista de códigos, recomendaciones, directrices y otros instrumentos de carácter no obligatorio sobre seguridad y protección relacionados con la labor del Comité (documentos MSC 82/18/1 y MSC 82/INF.12, cuyo examen se aplazó del MSC 82 al MSC 83), remitió el examen detallado de dicha lista a los subcomités correspondientes para que indicaran los instrumentos que podían ser pertinentes en el contexto de la recopilación de información sobre su implantación.

18.3 En vista de la extensión de la lista adjunta al documento DSC 13/18, que contiene 47 instrumentos de carácter no obligatorio, y de la información recibida respecto de la mejora del GISIS, el Subcomité apoyó en general la elaboración de un módulo del GISIS sobre las prescripciones de carácter no obligatorio y las recomendaciones, de cuya actualización se encargará la Secretaría, y, tras tomar nota de que se había manifestado que algunas circulares no pertenecían al ámbito del Subcomité, pidió a la Secretaría que examinara la lista para reflejar de manera adecuada la postura del Subcomité.

Instalación de dispositivos de detección de radiación para identificar materiales radiactivos en puertos de países en desarrollo

18.4 Tras examinar un documento de la República Islámica del Irán (DSC 13/18/1), en el que se observa que grandes cantidades de mercancías se importan a través de puertos marítimos y que parte de ellas presentan riesgos de contaminación radiactiva debida a causas naturales o de otro tipo, y se propone, por esos motivos y para proteger la seguridad de los trabajadores portuarios, de otras personas y del medio ambiente, la instalación de un equipo fijo o portátil para detectar la radiación y la formación adecuada en materia de protección contra la radiación de los

trabajadores que intervengan en el transporte de materiales radiactivos, el Subcomité respaldó la propuesta en principio, tomó nota de la intención de la República Islámica del Irán de presentar al MSC 86 una justificación de la inclusión del correspondiente punto nuevo en el programa de trabajo y señaló también que toda labor desempeñada por el Subcomité se llevaría a cabo en estrecha colaboración en el OIEA.

Regímenes de carga de los graneleros

18.5 El Subcomité tomó nota de que el Comité, tras examinar el documento MSC 84/INF.8, que trata de una encuesta realizada recientemente entre capitanes de buques en el marco de una investigación en curso sobre los elevados regímenes de carga de los graneleros, y poner de relieve que gran parte de las cuestiones planteadas en la encuesta debían volver a examinarse y que era evidente que el Código BLU no se aplicaba con carácter global, había remitido el documento al DSC 13 a efectos de información e invitado a INTERCARGO a que sopesara la posibilidad de presentar esa información al Subcomité, junto con otras conclusiones pertinentes que permitan elaborar medidas de reducción de riesgos, para su examen pormenorizado.

18.6 Tras examinar el documento MSC 84/INF.8, el Subcomité, después de recordar su decisión de pedir al Comité que modificara el título del punto a "Examen del Código BLU" y que ampliase la fecha de ultimación prevista hasta 2009, remitió el documento al Grupo de trabajo por correspondencia sobre el examen del Código BLU para que continuara estudiándolo e informase al Subcomité en consecuencia (véase la sección 7).

Cursos sobre la implantación del Código IMDG

18.7 El Subcomité tomó nota de que desde el DSC 12 no se habían impartido cursos sobre la implantación del Código IMDG, a pesar de que estaba previsto realizar dos durante el periodo 2008/2009.

19 EXAMEN DE LAS PRESCRIPCIONES RELATIVAS A LA DOCUMENTACIÓN APLICABLES A LAS MERCANCÍAS PELIGROSAS EN BULTOS

19.1 El Subcomité tomó nota de que, con posterioridad al examen del documento MSC 84/22/11 (Estados Unidos), en el que se propone examinar las prescripciones de documentación aplicables a las mercancías peligrosas transportadas en bultos y, si fuese necesario, preparar enmiendas a la regla VII/4 del Convenio SOLAS y a las disposiciones del Código IMDG relacionadas con la documentación, a fin de eliminar ambigüedades y contradicciones en la documentación con miras a facilitar el transporte seguro y eficaz de las mercancías peligrosas en bultos por mar, el MSC 84 acordó que se incluyera, en el programa de trabajo del Subcomité DSC y en el orden del día provisional del DSC 13, un punto de baja prioridad titulado "Examen de las prescripciones relativas a la documentación aplicables a las mercancías peligrosas en bultos", fijando 2009 como fecha prevista para su ultimación.

19.2 Tras examinar el documento MSC 84/22/11, el Subcomité apoyó, en principio, la revisión de la regla VII/4 del Convenio SOLAS y, tras tomar nota de que las prescripciones de dicho Convenio relativas a la documentación también figuraban en el Anexo III del MARPOL, remitió el documento al Grupo de supervisores técnicos y de redacción para su ultimación.

20 MEDIDAS CUYA ADOPCIÓN SE PIDE A LOS COMITÉS

20.1 Se invita al Comité de Seguridad Marítima a que, en su 85º periodo de sesiones, tenga a bien:

- .1 examinar las modificaciones al proyecto de enmiendas al capítulo II-2 del Convenio SOLAS y al Código NGV 2000, sobre la aplicación de las prescripciones relativas al transporte de mercancías peligrosas, y a que adopte las medidas que estime apropiadas (MSC 85/3/11) (párrafo 3.9 y anexos 1 y 2, respectivamente);
- .2 examinar la justificación de incluir un nuevo punto titulado "Enmiendas al Anexo III del MARPOL" en el programa de trabajo del Subcomité (párrafo 3.16 y anexo 3);
- .3 examinar la justificación de incluir un nuevo punto titulado "Enmiendas a las Recomendaciones relativas a la entrada en espacios cerrados a bordo de los buques (resolución A.864(20))" y adoptar las medidas que estime oportunas (párrafo 4.13 y anexo 4);
- .4 examinar las modificaciones propuestas para el proyecto de código IMSBC cuando adopte el proyecto de dicho código y tomar las medidas que estime oportunas (párrafo 4.17.1 y anexo 5);
- .5 aprobar la propuesta de programa de trabajo revisado del Subcomité y el orden del día provisional del DSC 14 (párrafo 16.1, anexo 7);
- .6 refrendar el estado de los resultados previstos en el Plan de acción de alto nivel para el bienio 2008-2009 relativos a la labor del Subcomité (párrafo 16.5 y anexo 8);
- .7 aprobar las dos reuniones que el Grupo de supervisores técnicos y de redacción celebrará en 2009, la primera de ellas en junio y la segunda inmediatamente después del DSC 14 (párrafo 16.9).

20.2 Se invita al Comité de Seguridad Marítima a que, en su 86º periodo de sesiones, tenga a bien:

- .1 examinar los resultados de las deliberaciones mantenidas sobre las ventajas de permitir la descarga gratuita del texto del Código IMDG de Internet y decidir la recomendación apropiada que deberá formularse ante el Consejo (párrafos 3.27 a 3.33);
- .2 aprobar el procedimiento para la adopción de futuras enmiendas al Código IMSBC (párrafo 4.6);
- .3 adoptar una decisión acerca de la necesidad de considerar el examen de la Lista de cargas sólidas a granel respecto de las cuales podrá eximirse del uso de un sistema fijo de extinción de incendios por gas o para las cuales no es eficaz un sistema fijo de extinción de incendios por gas (circular MSC/Circ.1146) (párrafo 4.17.3);

- .4 refrendar la decisión del Subcomité de que la mejor forma de difundir información sobre los reglamentos locales es mantener dicha información en GISIS y publicar una circular MSC en la que se informe a las entidades de la disponibilidad de tal información en dicho sistema (párrafo 5.3);
- .5 tomar nota de los resultados del examen del informe del Grupo de trabajo sobre las enmiendas al Código ESC (párrafo 8.4);
- .6 examinar la observación del Subcomité de que sería preciso actualizar la circular MSC/Circ.1265, "Recomendaciones sobre la utilización sin riesgos de plaguicidas en los buques, aplicables a la fumigación de las unidades de transporte", habida cuenta de las enmiendas introducidas en el Código IMDG, y autorizar al Subcomité en consecuencia (párrafo 9.5);
- .7 aprobar el proyecto de circular CSC relativo a las Orientaciones sobre defectos estructurales graves en los contenedores (párrafo 14.6 y anexo 6);
- .8 tomar nota de que el Subcomité, en relación con la instrucción que había recibido del Comité de indicar los instrumentos de carácter no obligatorio respecto de los cuales era necesario recopilar información para su implantación, apoyó, en general, la elaboración de un módulo del GISIS sobre los instrumentos de carácter no obligatorio y las recomendaciones de cuya actualización se encargará la Secretaría (párrafo 18.3); y
- .9 aprobar el informe, en términos generales.

20.3 Se invita al Comité de Protección del Medio Marino a que, en su 59º periodo de sesiones, tenga a bien:

- .1 examinar la justificación de incluir un nuevo punto titulado "Enmiendas al Anexo III del MARPOL" en el programa de trabajo del Subcomité y adoptar las medidas que estime oportunas (párrafo 3.16 y anexo 3).

ANEXO 1**MODIFICACIONES AL PROYECTO DE ENMIENDAS
AL CAPÍTULO II-2 DEL CONVENIO SOLAS****CAPÍTULO II-2
CONSTRUCCIÓN – PREVENCIÓN, DETECCIÓN
Y EXTINCIÓN DE INCENDIOS****Parte G
Prescripciones especiales****Regla 19 – Transporte de mercancías peligrosas**

- 15 Se sustituye la nota 1 existente de la tabla 19.1 por la siguiente:
- "¹ No es aplicable a los contenedores cerrados que transporten sólidos de las clases 4 y 5.1. En relación con las mercancías de las clases 2, 3, 6.1 y 8 que se transporten en contenedores cerrados, el régimen de ventilación podrá reducirse a un mínimo de dos renovaciones de aire por hora. En relación con los líquidos de las clases 4 y 5.1 que se transporten en contenedores cerrados, el régimen de ventilación podrá reducirse a un mínimo de dos renovaciones de aire por hora. A los efectos de la presente prescripción, las cisternas portátiles se considerarán contenedores cerrados."
- 16 En la nota 10 de la tabla 19.2, las palabras "del Código de prácticas de seguridad relativas a las cargas sólidas a granel adoptado mediante la resolución A.434(XI), enmendada" se sustituyen por las palabras "del Código marítimo internacional de cargas sólidas a granel (Código IMSBC), adoptado mediante la resolución MSC...(...)".

17 Se sustituye la tabla 19.3 existente por la siguiente:

"Tabla 19.3

Aplicación de las prescripciones a las distintas clases de mercancías peligrosas, salvo las mercancías peligrosas sólidas a granel

Clase	Regla 19																						
	1.1 a 1.6	1.4S	2.1	2.2	2.3 inflamable ²⁰	2.3 no inflamable	3 PI ¹⁵ < 23 °C	3 PI ¹⁵ ≥ 23 °C a ≤ 60 °C	4.1	4.2	4.3 líquidos ²¹	4.3 sólidos	5.1	5.2 ¹⁶	6.1 líquidos PI ¹⁵ < 23 °C	6.1 líquidos PI ¹⁵ ≥ 23 °C a ≤ 60 °C	6.1 líquidos	6.1 sólidos	8 líquidos PI ¹⁵ < 23 °C	8 líquidos PI ¹⁵ ≥ 23 °C a ≤ 60 °C	8 líquidos	8 sólidos	9
3.1.1	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
3.1.2	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	-
3.1.3	X	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
3.1.4	X	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
3.2	X	-	X	-	X	-	X	-	-	-	X ¹⁸	-	-	-	X	-	-	-	X	-	-	-	X ¹⁷
3.3	X	X	X	X	-	X	X	X	X	X	X	X	X	-	X	X	X	X	X	X	X	X	-
3.4.1	-	-	X	-	-	X	X	-	X ¹¹	X ¹¹	X	X	X ¹¹	-	X	X	-	X ¹¹	X	X	-	-	X ¹¹
3.4.2	-	-	X	-	-	-	X	-	-	-	-	-	-	-	X	-	-	-	X	X	-	-	X ¹⁷
3.5	-	-	-	-	-	-	X	-	-	-	-	-	-	-	X	X	X	-	X	X ¹⁹	X ¹⁹	-	-
3.6	-	-	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X ¹⁴
3.7	-	-	-	-	-	-	X	X	X	X	X	X	X	-	X	X	-	-	X	X	-	-	-
3.8	X ¹²	-	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X ¹³	X	X	X	-	-	X	X	-	-	-
3.9	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
3.10.1	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
3.10.2	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X

¹¹ Cuando se exigen "espacios ventilados mecánicamente" en el Código IMDG, enmendado.

¹² Se estibarán en todos los casos a una distancia de 3 m, en sentido horizontal, de los contornos de los espacios de máquinas.

¹³ Véase el Código IMDG, enmendado.

¹⁴ Según proceda para las mercancías transportadas.

¹⁵ PI significa punto de inflamación.

¹⁶ En virtud de lo dispuesto en el Código IMDG, enmendado, está prohibida la estiba bajo cubierta o en los espacios de carga rodada cerrados de mercancías peligrosas de la Clase 5.2.

¹⁷ Solamente aplicable a las mercancías peligrosas que desprenden vapores inflamables enumeradas en el Código IMDG.

- ¹⁸ Solamente aplicable a las mercancías peligrosas cuyo punto de inflamación es inferior a 23 °C enumeradas en el Código IMDG.
- ¹⁹ Solamente aplicable a las mercancías peligrosas que tienen un riesgo secundario de la Clase 6.1.
- ²⁰ En virtud de lo dispuesto en el Código IMDG, enmendado, está prohibida la estiba bajo cubierta o en los espacios de carga rodada cerrados de mercancías de la Clase 2.3 que tengan un riesgo secundario de la Clase 2.1.
- ²¹ En virtud de lo dispuesto en el Código IMDG, enmendado, está prohibida la estiba bajo cubierta o en los espacios de carga rodada cerrados de líquidos de la Clase 4.3 que tengan un punto de inflamación inferior a 23 °C."

18 En el párrafo 2.1, a continuación de las palabras "salvo que se trate de mercancías peligrosas en cantidades limitadas" se añaden las palabras "y cantidades exceptuadas", con la siguiente nota a pie de página:

"Véase el capítulo 3.5 del Código IMDG."

19 En el párrafo 3.4, se sustituye el título existente por el siguiente:

"3.4 *Medio de ventilación*".

20 Al final de la primera frase del párrafo 3.6.1 se añade el siguiente texto:

"y se seleccionará en función de los riesgos que presenten los productos químicos transportados, con arreglo a su clase y al estado físico en que se encuentren, y de las normas elaboradas por la Organización*.

* En el caso de las cargas sólidas a granel, la indumentaria protectora deberá satisfacer las disposiciones sobre el equipo especificadas en las fichas del Código IMSBC correspondientes a cada sustancia en particular. En el caso de las mercancías transportadas en bultos, la indumentaria protectora deberá satisfacer las disposiciones sobre el equipo especificadas en las fichas de emergencia (FEm) del Suplemento del Código IMDG correspondientes, a cada sustancia en particular."

21 Se añaden las palabras "y cantidades exceptuadas" al final del párrafo 4.

ANEXO 2

MODIFICACIONES AL PROYECTO DE ENMIENDAS AL CÓDIGO NGV 2000

CAPÍTULO 7 SEGURIDAD CONTRA INCENDIOS

1 Se sustituye la nota 1 existente de la tabla 7.17-1 por la siguiente:

"¹ No es aplicable a los contenedores cerrados que transporten sólidos de las clases 4 y 5.1. En relación con las mercancías de las clases 2, 3, 6.1 y 8 que se transporten en contenedores cerrados, el régimen de ventilación podrá reducirse a un mínimo de dos renovaciones de aire por hora. En relación con los líquidos de las clases 4 y 5.1 que se transporten en contenedores cerrados, el régimen de ventilación podrá reducirse a un mínimo de dos renovaciones de aire por hora. A los efectos de la presente prescripción, las cisternas portátiles se considerarán contenedores cerrados."

2 Se sustituye la tabla 7.17-3 existente por la siguiente:

"Tabla 7.17-3

Aplicación de lo prescrito en la sección 7.17.3 a las distintas clases de mercancías peligrosas, salvo las mercancías peligrosas sólidas a granel

Clase \ Sección	1.1 a 1.6 ⁸	1.4S	2.1	2.2	2.3 inflamable ⁷	2.3 no inflamable	3 PI ¹² < 23 °C	3 PI ¹² ≥ 23 °C a ≤ 60 °C	4.1	4.2	4.3 líquidos ¹⁸	4.3 sólidos	5.1 ¹⁰	5.2 ¹³	6.1 líquidos PI ¹² < 23 °C	6.1 líquidos PI ¹² ≥ 23 °C a ≤ 60 °C	6.1 líquidos	6.1 sólidos	8 líquidos PI ¹² < 23 °C	8 líquidos PI ¹² ≥ 23 °C a ≤ 60 °C	8 líquidos	8 sólidos	9
7.17.3.1.1	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
7.17.3.1.2	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	-
7.17.3.1.3	X	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
7.17.3.1.4	X	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
7.17.3.2	X	-	X	-	X	-	X	-	-	-	X ¹⁵	-	-	-	X	-	-	-	X	-	-	-	X ¹⁴
7.17.3.3	X	X	X	X	-	X	X	X	X	X	X	X	X	-	X	X	X	X	X	X	X	X	-
7.17.3.4.1	-	-	X	-	-	X	X	-	X ⁸	X ⁸	X	X	X ⁸	-	X	X	-	X ⁸	X	X	-	-	X ⁸
7.17.3.4.2	-	-	X	-	-	-	X	-	-	-	-	-	-	-	X	-	-	-	X	-	-	-	X ¹⁴
7.17.3.5	-	-	-	-	-	-	X	-	-	-	-	-	-	-	X	X	X	-	X	X ¹⁶	X ¹⁶	-	-
7.17.3.6	-	-	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X ¹¹
7.17.3.7	-	-	-	-	-	-	X	X	X	X	X	X	X	-	X	X	-	-	X	X	-	-	-
7.17.3.8	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
7.17.3.9	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
7.17.3.10	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X

⁸ Cuando se exigen "espacios ventilados mecánicamente" en el Código IMDG, enmendado.

⁹ Se estibarán en todos los casos a una distancia de 3 m, en sentido horizontal, de los contornos de los espacios de máquinas.

¹⁰ Véase el Código IMDG, enmendado.

¹¹ Según proceda para las mercancías transportadas.

¹² PI significa punto de inflamación.

¹³ En virtud de lo dispuesto en el Código IMDG, enmendado, está prohibida la estiba bajo cubierta o en los espacios de carga rodada cerrados de mercancías peligrosas de la Clase 5.2.

¹⁴ Solamente aplicable a las mercancías peligrosas que desprenden vapores inflamables enumeradas en el Código IMDG.

- ¹⁵ Solamente aplicable a las mercancías peligrosas cuyo punto de inflamación es inferior a 23 °C enumeradas en el Código IMDG.
- ¹⁶ Solamente aplicable a las mercancías peligrosas que tienen un riesgo secundario de la Clase 6.1.
- ¹⁷ En virtud de lo dispuesto en el Código IMDG, enmendado, está prohibida la estiba bajo cubierta o en los espacios de carga rodada cerrados de mercancías de la Clase 2.3 que tengan un riesgo secundario de la Clase 2.1.
- ¹⁸ En virtud de lo dispuesto en el Código IMDG, enmendado, está prohibida la estiba bajo cubierta o en los espacios de carga rodada cerrados de líquidos de la Clase 4.3 que tengan un punto de inflamación inferior a 23 °C."

3 En el párrafo 7.17.1, a continuación de las palabras "salvo cuando transporten mercancías peligrosas en cantidades limitadas", se añaden las palabras "y cantidades exceptuadas", con la siguiente nota a pie de página:

"Véase el capítulo 3.5 del Código IMDG."

4 Al final de la primera frase del párrafo 7.17.3.6.1 se añade el siguiente texto:

"y se seleccionará en función de los riesgos que presenten los productos químicos transportados, con arreglo a su clase y al estado físico en que se encuentren, y de las normas elaboradas por la Organización .

* En el caso de las cargas sólidas a granel, la indumentaria protectora deberá satisfacer las disposiciones sobre el equipo especificadas en las fichas del Código IMSBC correspondientes a cada sustancia en particular. En el caso de las mercancías transportadas en bultos, la indumentaria protectora deberá satisfacer las disposiciones sobre el equipo especificadas en las fichas de emergencia (FEm) del Suplemento del Código IMDG correspondientes a cada sustancia en particular."

ANEXO 3**JUSTIFICACIÓN DE LA PROPUESTA DEL INCLUIR UN NUEVO
PUNTO EN EL PROGRAMA DE TRABAJO
(de conformidad con lo dispuesto en la circular MSC-MEPC.1/Circ.2)****ENMIENDAS AL ANEXO III DEL MARPOL****1 Alcance de la propuesta**

En la regla 3 del Anexo III del MARPOL se establece que los bultos que contengan alguna sustancia perjudicial irán marcados de forma duradera con el nombre técnico correcto de dicha sustancia. En dicho Convenio, la expresión "en bultos" se define como las formas de contención especificadas en el Código IMDG para las sustancias perjudiciales. Esto significa que el Anexo III del MARPOL se aplica a los contaminantes del mar "en bultos" mencionados en el Código IMDG, incluidas las cisternas.

En el Código IMDG se requiere únicamente el nombre de expedición para el transporte de mercancías peligrosas en cisternas. Esto da lugar a que en dicho Código se establezca una regla diferente para el transporte en cisternas de mercancías peligrosas que son contaminantes del mar y de mercancías peligrosas que no son contaminantes del mar. Para que no se presten a confusión ni a malas interpretaciones, las disposiciones pertinentes del Anexo III del MARPOL y las del Código IMDG deberían armonizarse.

2 Necesidad imperiosa

El Código IMDG no debería contener reglas que se aparten de los Convenios MARPOL o SOLAS. La discrepancia entre las reglas de los mencionados convenios podrá dar lugar a complicaciones en la manipulación y el transporte de mercancías peligrosas.

3 Análisis de las cuestiones pertinentes, teniendo en cuenta tanto los gastos que entrañan para el sector naviero como la carga legislativa y administrativa que suponen, a escala mundial

Existe una vinculación entre el capítulo VII del Convenio SOLAS, el Anexo III del Convenio MARPOL y el Código IMDG. Éste está supeditado a ambos convenios por lo que a su base jurídica se refiere. Está previsto que la armonización de los instrumentos reduzca los costes para el sector del transporte marítimo, al evitar la interpretación errónea de las reglas durante el transporte.

4 Ventajas que resultarán de la propuesta

Contribuirá a:

- la armonización entre los diferentes instrumentos de la OMI;
- la armonización de los instrumentos de la OMI con las Recomendaciones de las Naciones Unidas y los reglamentos relativos a otros modos de transporte;
- una mayor aceptación de las disposiciones de los instrumentos;

- ayudar en la aplicación de los instrumentos pertinentes; y
- aumentar la transparencia de las reglas para sus usuarios.

5 Orden de prioridad y plazo de ultimación previsto

Alta prioridad, fijando en 2009 el plazo previsto para su ultimación.

6 Descripción específica de las medidas necesarias

Es preciso preparar enmiendas a la regla 3 del Anexo III del MARPOL con objeto de armonizar las disposiciones pertinentes de dicho Convenio con las del Código IMDG.

7 Observaciones sobre los criterios de aceptación general

- .1 El tema de la propuesta se ajusta a los objetivos de la OMI.
- .2 El punto está relacionado con el ámbito del Plan estratégico de la Organización y se ajusta al Plan de acción de alto nivel:
 - .1 Principios estratégicos: 2
 - .2 Medidas de alto nivel: 2.1.1
 - .3 Resultados previstos para 2008-2009: 2.1.1.1
- .3 No existen normas del sector suficientes.
- .4 Se considera que las medidas propuestas se justifican por las ventajas que ofrecen.

8 Determinación de los órganos auxiliares que son imprescindibles para ultimar la labor

La labor debería ser llevada a cabo exclusivamente por el Subcomité de Transporte Mercancías Peligrosas, Cargas Sólidas y Contenedores, siendo necesario un periodo de sesiones para ultimarla.

ANEXO 4**JUSTIFICACIÓN DE LA PROPUESTA DE INCLUIR UN NUEVO PUNTO
EN EL PROGRAMA DE TRABAJO
(de conformidad con lo dispuesto en la circular MSC-MEPC.1/Circ.2)****ENMIENDAS A LAS RECOMENDACIONES RELATIVAS A LA ENTRADA EN ESPACIOS
CERRADOS A BORDO DE LOS BUQUES
(RESOLUCIÓN A.864(20))****1 Alcance de la propuesta**

Examinar y/o revisar, según sea necesario, disposiciones específicas de las Recomendaciones relativas a la entrada en espacios cerrados a bordo de los buques (resolución A.864(20)), en relación con:

- .1 definiciones (anexo, sección 2);
- .2 precauciones de carácter general (anexo, sección 5);
- .3 cargas y materias que agotan el oxígeno (anexo, párrafo 9.4); y
- .4 todo instrumento de la OMI conexas, como por ejemplo, circulares.

2 Necesidad imperiosa

- .1 Desde 2005, siete personas han perecido y varias han resultado heridas en buques de pabellón de Suecia o de otros países en puertos de Suecia, mientras manipulaban productos de la madera. Los riesgos que entraña el transporte de carga aparentemente inocua, como por ejemplo los pellets de madera y otros productos de la madera, no se conocen ni se entienden bien, y se describen en los documentos DSC 13/INF.6 y DSC 13/INF.7.
- .2 El estudio mencionado en el documento DSC 13/INF.7 sobre pellets de madera se amplió en 2007 para abarcar otros productos de la madera, tales como la madera para pasta papelera y las astillas de madera. Se llegó a la conclusión de que es esencial medir tanto la concentración de monóxido de carbono como el contenido de oxígeno antes de entrar en una bodega de carga y en espacios adyacentes en los cuales el aire entra en contacto con una carga de pellets de madera. No obstante, el estudio demuestra que la indicación del contenido mínimo de oxígeno para las cargas de astillas de madera y de madera para pasta papelera permite garantizar un nivel de seguridad suficiente.
- .3 Desde un punto de vista práctico, la utilización de las recomendaciones existentes relativas a la entrada en espacios cerrados a bordo de los buques implica que el personal que participa en dichas actividades corre un mayor riesgo de sufrir un suceso grave para la salud.

- .4 Asimismo, algunas delegaciones han propuesto en el Grupo de trabajo que convendría examinar las recomendaciones existentes relativas a la entrada en espacios cerrados a bordo de los buques (resolución A.864(20)).

3 Análisis de las cuestiones pertinentes, teniendo en cuenta tanto los gastos que entrañan para el sector naviero como la carga legislativa y administrativa que suponen, a escala mundial

No se prevé que entrañe ningún gasto para el sector naviero. Está previsto que la carga administrativa para la Organización y los Estados Miembros sea mínima.

4 Ventajas

La revisión y actualización de las recomendaciones existentes relativas a la entrada en espacios cerrados a bordo de los buques tiene por objetivo adoptar procedimientos más adecuados y medidas seguras a bordo, lo cual dará lugar a una reducción de los riesgos para el personal que participa en dichas actividades.

5 Orden de prioridad y plazo de ultimación previsto

Debería concederse una alta prioridad a esta cuestión, dado que es motivo de constante preocupación. Se calcula que serán necesarios dos periodos de sesiones para ultimar este nuevo punto, el cual debería añadirse al programa de trabajo y al orden del día del DSC 14.

6 Descripción específica de las medidas necesarias

Será necesario preparar unas recomendaciones revisadas relativas a la entrada en espacios cerrados a bordo de los buques, con objeto de actualizar las Recomendaciones relativas a la entrada en espacios cerrados a bordo de los buques (resolución A.864(20)), y/o documentos conexos de la OMI.

7 Observaciones sobre los criterios de aceptación general

- .1 El tema de la propuesta se ajusta a los objetivos de la OMI.
- .2 El punto está relacionado con el ámbito del Plan estratégico de la Organización y se ajusta al Plan de acción de alto nivel.
- .3 Existen normas del sector suficientes, si bien no son completas y se aplican de forma incoherente.
 - .1 Principios estratégicos: 2
 - .2 Medidas de alto nivel: 2.1.1
 - .3 Resultados previstos para 2008-2009: 2.1.1.2
- .4 Se considera que las medidas propuestas se justifican por las ventajas que ofrecen.

8 Determinación de los órganos auxiliares que son imprescindibles para ultimar la labor

La labor debería ser llevada a cabo exclusivamente por el Subcomité de Transporte de Mercancías Peligrosas, Cargas Sólidas y Contenedores, siendo necesarios dos periodos de sesiones para ultimarla.

ANEXO 5

MODIFICACIONES AL PROYECTO DE CÓDIGO IMSBC (MSC 84/24/Add.3)

PRÓLOGO

- 1 Se añaden los siguientes nuevos párrafos después del segundo párrafo:

"Los problemas inherentes al transporte de cargas a granel fueron reconocidos por los delegados que asistieron a la Conferencia internacional de 1960 sobre seguridad de la vida humana en el mar, pero en aquel entonces no fue posible elaborar prescripciones pormenorizadas, salvo para el transporte de grano. No obstante, en el párrafo 55 del anexo D del Convenio, la Conferencia recomendó que, bajo el patrocinio de la Organización Marítima Internacional (OMI), se redactase un código de prácticas de seguridad para la expedición de cargas a granel que fuera internacionalmente aceptable. De esa tarea se encargó el Subcomité de Contenedores y Carga de la Organización y, desde la primera edición de 1965, ya se han publicado varias ediciones del Código de prácticas de seguridad relativas a las cargas sólidas a granel (Código de Cargas a Granel). El Subcomité se amplió a fin de incluir las mercancías peligrosas, y actualmente se llama Subcomité de Transporte de Mercancías Peligrosas, Cargas Sólidas y Contenedores (Subcomité DSC).

Los principales peligros que entraña la expedición de cargas sólidas a granel son los daños en la estructura del buque debidos a la distribución inadecuada de la carga, la pérdida o disminución de la estabilidad durante el viaje y las reacciones químicas de las cargas. Por consiguiente, el presente código tiene como objetivo principal facilitar la seguridad en la estiba y expedición de cargas sólidas a granel, mediante la difusión de información sobre los peligros que entraña la expedición de determinados tipos de cargas sólidas a granel y de instrucciones sobre los procedimientos que han de adoptarse cuando se proyecte dicha expedición. Las prescripciones para el transporte de grano están recogidas en el Código internacional para el transporte sin riesgos de grano a granel (Código Internacional para el Transporte de Grano, 1991)."

Sección 1

Disposiciones generales

1.1 Nota de introducción

- 2 El texto de la sección 1.1 se sustituye por el siguiente:

"1.1.1 Conviene tomar nota de que existen otras reglamentaciones internacionales y nacionales, las cuales podrán reconocer todas las disposiciones del presente código, o parte de las mismas. Además, las autoridades portuarias y otros organismos y organizaciones deberán reconocer el Código, pudiendo utilizarlo como base de sus reglamentos sobre almacenamiento y manipulación dentro de sus zonas de carga y descarga."

1.2 Cargas previstas en este Código

3 El texto del párrafo 1.2.2 se sustituye por el siguiente:

"La carga sólida a granel que figure expresamente en el apéndice 1 del presente código (fichas correspondientes a las cargas sólidas a granel) se deberá transportar de conformidad con las disposiciones de su ficha, además de con las disposiciones de las secciones 1 a 10 del presente código."

1.4 Ámbito de aplicación e implantación del presente código

4 En la sección 1.4, los párrafos primero y segundo pasan a ser 1.4.1 y 1.4.2 y se añade el siguiente nuevo párrafo 1.4.3:

"1.4.3 En ciertas partes del presente código se prescribe la adopción de una medida determinada, lo cual no quiere decir que la responsabilidad de tomar dicha medida recaiga específicamente sobre ninguna persona en particular. La atribución de dicha responsabilidad puede variar según la legislación y la práctica de los distintos países y según los convenios internacionales a los cuales se hayan adherido los mismos. A los efectos del presente código, no es necesario establecer a quién incumbe ejecutar la medida de que se trate, sino solamente especificar la medida propiamente dicha. Es prerrogativa de cada Gobierno asignar la responsabilidad en cuestión."

APÉNDICE 1

FICHAS DE LAS CARGAS SÓLIDAS A GRANEL

BRIQUETAS DE LIGNITO APÉNDICE

ESTIBA Y SEGREGACIÓN

5 En el párrafo 5, las palabras "fuentes de calor" se sustituyen por "zonas calientes".

EMBARQUE

6 En el párrafo 3.2, se inserta la palabra "cerrados" después de "contiguos" y se añade el siguiente texto después de la última frase:

"No es necesario aplicar esta cláusula a las cámaras de máquinas que estén separadas del espacio de carga por un mamparo estanco a los gases que no tenga acceso directo."

CARBÓN APÉNDICE

Prescripciones relativas a estiba y segregación

7 Se intercala el siguiente texto al principio del párrafo 1:

"A menos que se indique de manera expresa lo contrario,"

Prescripciones aplicables a todos los tipos de esta carga

8 En el párrafo 2.2, se inserta la palabra "cerrados" después de "contiguos" y se añade el siguiente texto después de la última frase:

"No es necesario aplicar esta cláusula a las cámaras de máquinas que estén separadas del espacio de carga por un mamparo estanco a los gases que no tenga acceso directo."

Precauciones especiales

9 Se añade el siguiente nuevo párrafo 3:

"3 *Granelero autodescargador por gravedad*

3.1 Por granelero autodescargador por gravedad se entiende un buque provisto de sistemas de descarga por gravedad desde el fondo de las bodegas de carga, que funcionan por medio de compuertas que pueden abrirse o cerrarse a fin de transferir la carga a cintas transportadoras. Dichas cintas corren en sentido longitudinal y están situadas por debajo de las bodegas, desde donde el sistema transporta la carga hasta cubierta y la descarga en tierra con un brazo autodescargador que tiene una cinta transportadora y que puede extenderse hasta tierra. Este sistema no se puede utilizar en buques provistos de sistemas de descarga como grúas y cucharas.

3.2 Cuando esta carga se transporte en un granelero autodescargador por gravedad, no será necesario aplicar las siguientes prescripciones de este apéndice:

- lo dispuesto en el párrafo 1 de "Prescripciones relativas a estiba y segregación"; y
- lo dispuesto en el párrafo 9 de "Prescripciones generales aplicables a todos los tipos de esta carga".

3.3 Procedimientos durante el viaje en carga para el control de la atmósfera de las cargas

3.3.1 Procedimientos de seguridad aplicables a las cargas de carbón a granel

3.3.1.1 Estas prescripciones son aplicables cuando estas cargas vayan a transportarse en un granelero autodescargador por gravedad. Se recomienda que el armador proporcione al buque un documento, como un diagrama de secuencias, en el cual se describan las operaciones de carga y los procedimientos para el transporte de estas cargas.

3.4 Ventilación

3.4.1 Al ventilar, habrá que garantizar que no penetre una cantidad excesiva de aire en la masa de la carga de carbón, dado que esto podría, eventualmente, propiciar el calentamiento espontáneo.

3.4.2 Dada la presencia de compuertas de descarga no estancas por debajo de las cántaras, justo por encima de los túneles, se deberán utilizar los siguientes métodos de ventilación:

- si se detecta metano en el túnel, se deberá ventilar con "presión positiva" (es decir, más suministro que salida en los túneles a fin de extraer el gas metano); y
- si se detecta monóxido de carbono en el túnel, se deberá ventilar con "presión negativa" (es decir, más salida que suministro en los túneles a fin de extraer el monóxido de carbono). El desprendimiento de monóxido de carbono puede ser una señal de calentamiento espontáneo."

Procedimientos para el control del gas en las cargas de carbón

2 Procedimientos de muestreo y medición

10 Se añade el siguiente nuevo párrafo 2.7:

"2.7 Mediciones en la carga y en los espacios autodescargadores de los graneleros autodescargadores por gravedad

2.7.1 Mediciones en cargas sin ventilación y en los espacios autodescargadores

2.7.1.1 Si el expedidor declara que la carga de carbón presenta o es posible que presente características de calentamiento espontáneo, las bodegas no se ventilarán a menos que se especifique lo contrario en esta sección.

2.7.1.2 En condiciones normales, una medición al día es suficiente como medida de precaución. Si los niveles de monóxido de carbono superan las 30 ppm, se aumentará la frecuencia de las mediciones a, por los menos, dos mediciones al día, con intervalos apropiados. Se tomará nota de los resultados adicionales.

2.7.1.3 Si el nivel de monóxido de carbono en cualquier bodega aumenta de manera constante o llega a las 50 ppm, es posible que se esté generando un estado de calentamiento espontáneo y se deberá informar a los propietarios del buque, tal como se reseña en los procedimientos. Por encima de este nivel, el buque deberá ventilar con "presión negativa" a fin de reducir la cantidad de monóxido de carbono. Se deberá continuar con la vigilancia periódica de los niveles de monóxido de carbono.

2.7.1.4 Las personas que entren a espacios de carga o de descarga que tengan niveles de monóxido de carbono superiores a 30 ppm deberán obligatoriamente utilizar un aparato respiratorio autónomo*.

* Véanse las "Recomendaciones relativas a la entrada en espacios cerrados a bordo de los buques", adoptadas por la Organización mediante la resolución A.864(20), según pueda enmendarse.

2.7.2 Mediciones en espacios de carga y en espacios autodescargadores ventilados

2.7.2.1 Si el dispositivo de vigilancia señala una presencia de metano tal que se justifica la ventilación, se deberá aplicar un procedimiento diferente que permita detectar todo posible calentamiento espontáneo desde su inicio. Para extraer el metano se mantendrá una "presión positiva" o se procederá a la ventilación.

2.7.2.2 A fin de obtener datos válidos, los ventiladores y/o la ventilación se cerrarán durante un periodo antes de que se realicen las mediciones. Dicho periodo se podrá seleccionar con arreglo a las prescripciones operacionales del buque, pero se recomienda que no sea inferior a cuatro horas. Es de suma importancia para la correcta interpretación de los datos que la hora de cierre sea constante, cualquiera que sea el periodo seleccionado. Estas mediciones deberán realizarse diariamente. Si los resultados del monóxido de carbono revelan un aumento constante o exceden de 50 ppm en cualquier día, se deberá informar de ello al propietario.

2.7.2.3 Además, se deberán tener en cuenta los siguientes puntos:

- la ventilación no se deberá interrumpir nunca mientras haya miembros de la tripulación en los espacios autodescargadores;
- es posible que haya que prever un equipo y/o procedimientos especiales de lucha contra incendios para el buque; e
- impartir una formación específica a la tripulación de los graneleros autodescargadores por gravedad."

HIERRO OBTENIDO POR REDUCCIÓN DIRECTA (A)

11 Se sustituye la actual ficha correspondiente a **HIERRO OBTENIDO POR REDUCCIÓN DIRECTA (A)** por la siguiente:

"HIERRO OBTENIDO POR REDUCCIÓN DIRECTA (A)

En forma de briquetas moldeadas en caliente

DESCRIPCIÓN

El hierro obtenido por reducción directa (A) es un material gris metálico, moldeado en forma de briquetas, resultante de un proceso de densificación por el que la materia de alimentación de hierro obtenido por reducción directa (HRD) se somete a moldeo a una temperatura superior a 650 °C, y cuya densidad es superior a 5 000 kg/m³. Los finos y las partículas pequeñas (inferiores a 6,35 mm) no excederán del 5 % en peso.

CARACTERÍSTICAS

ÁNGULO DE REPOSO	DENSIDAD DE LA CARGA A GRANEL (kg/m ³)	FACTOR DE ESTIBA (m ³ /t)
No se aplica	2 500 a 3 300	0,3 a 0,4 Comprobación a cargo del expedidor
TAMAÑO	CLASE	GRUPO
Tamaño aproximado: Longitud 50 mm a 140 mm Anchura 40 mm a 100 mm Espesor 20 mm a 50 mm Peso de la briketa 0,2 a 3,0 kg Finos y partículas pequeñas: menos de 6,35 mm	PPG	B

RIESGOS

Cabe esperar un incremento temporal de la temperatura de alrededor de 30 °C debido a un calentamiento espontáneo después de la manipulación del material a granel. Este material puede desprender lentamente hidrógeno después de entrar en contacto con el agua (especialmente si es agua salina). El hidrógeno es un gas inflamable que puede formar una mezcla explosiva con el aire en concentraciones superiores al 4 % en volumen. Puede causar agotamiento del oxígeno en los espacios de carga. Esta carga es incombustible o presenta un bajo riesgo de incendio.

ESTIBA Y SEGREGACIÓN

"Separado de" las mercancías de las clases 1 (división 1.4S), 2, 3, 4 y 5 y de los ácidos de la Clase 8 transportados en bultos (véase el Código IMDG).

"Separado de" las materias sólidas a granel de las clases 4 y 5.

"Separado longitudinalmente por todo un compartimiento intermedio o toda una bodega intermedia" de las mercancías de la Clase 1, excepto las comprendidas en la división 1.4S.

Los mamparos límite de los compartimientos en que se transporte esta carga serán piroresistentes y estancos a los líquidos.

LIMPIEZA DE LA BODEGA

Los espacios de carga estarán limpios, secos y libres de sales y residuos de cargas anteriores. Antes del embarque se retirarán los accesorios de madera, tales como las serretas de estiba, tablones de estiba sueltos, desechos o materiales combustibles.

PRECAUCIONES CLIMÁTICAS

Esta carga se mantendrá lo más seca posible durante el embarque y el viaje. Se permitirá el almacenamiento al aire libre antes del embarque. Esta carga no se embarcará en buques ni se transbordará entre buques o gabarras si llueve. Durante el embarque de esta carga, se cerrarán todas las escotillas que no se estén utilizando en los espacios de carga en los cuales se esté embarcando o se vaya a embarcar esta carga. Solamente cuando las condiciones climáticas lo permitan, se podrán abrir las tapas de escotilla que no se estén utilizando durante un mínimo de una hora, tras completar cada lote, para permitir el enfriamiento después de la manipulación de la carga a granel.

EMBARQUE

Antes del embarque de esta carga, el expedidor entregará al capitán un certificado expedido por una persona competente reconocida por la Administración nacional del puerto de embarque en el que conste que la carga, en el momento de efectuar el embarque, es adecuada para la expedición y cumple las prescripciones del presente código, que la cantidad de finos y partículas pequeñas (hasta un tamaño de 6,35 mm) no supera el 5 % en peso, que el contenido de humedad es inferior al 1,0 % y que la temperatura no supera los 65 °C.

Esta carga no se embarcará si la temperatura supera los 65 °C, si su contenido de humedad supera el 1,0 % o si la cantidad de finos y partículas pequeñas (hasta un tamaño de 6,35 mm) supera el 5 % en peso.

Se tomarán las precauciones adecuadas durante el embarque para que la carga esté compuesta fundamentalmente por briquetas enteras. La carga se embarcará de forma que se reduzcan al mínimo la rotura de las briquetas y la generación adicional de finos y partículas pequeñas, así como las concentraciones de finos en cualquier parte de la carga.

Se prohibirá la adición de finos y partículas de tamaño inferior a 6,35 mm o de polvo en cargas homogéneas de briquetas.

Se enrasará con arreglo a las disposiciones pertinentes establecidas en las secciones 4 y 5 del Código. Se tendrá especial cuidado en extender la carga uniformemente por encima del techo de doble fondo para reducir al mínimo la concentración de finos.

La temperatura de la carga se vigilará durante el embarque y se registrará en un diario en el que se indicará la temperatura de cada lote de carga embarcada, del cual se facilitará una copia al capitán. Después del embarque, una persona competente reconocida por la Administración nacional del puerto de embarque expedirá un certificado en el que se confirme que en toda la remesa, el porcentaje de finos y partículas pequeñas (de tamaño inferior a 6,35 mm) es inferior al 5 % en peso.

PRECAUCIONES

El personal técnico designado por el transportista u otros representantes tendrá un acceso razonable a las existencias y a las instalaciones de carga para realizar inspecciones.

Los expedidores facilitarán información completa sobre la carga y los procedimientos de seguridad que deben seguirse en caso de emergencia. Dicha información puede ser ampliatoria de lo prescrito en el presente código, pero no será contradictoria en cuanto a la seguridad.

Cuando sea posible, los tanques de lastre adyacentes a los espacios de carga que contengan esta carga, que no sean tanques del doble fondo, se mantendrán vacíos. Los cierres de la cubierta de intemperie y las tapas de escotilla serán inspeccionados y sometidos a prueba para garantizar la integridad y la estanquidad a la intemperie, que se mantendrán durante la travesía.

Se adoptarán las precauciones adecuadas para proteger la maquinaria, el equipo y los espacios de alojamiento contra el polvo de la carga. Se protegerán contra el polvo de esta carga los radares y el equipo de radiocomunicaciones del buque expuesto a la intemperie. Los pozos de sentina de los espacios de carga se mantendrán limpios, secos y protegidos de la entrada de carga mediante material no combustible. Las personas que puedan estar expuestas al polvo de la carga llevarán indumentaria protectora, gafas protectoras u otro medio equivalente de protección ocular contra el polvo y mascarillas contra el polvo, según sea necesario.

Durante la manipulación de esta carga se colocarán carteles de "PROHIBIDO FUMAR" en las cubiertas y en las zonas adyacentes a los espacios de carga, y no se permitirán llamas desnudas en dichas zonas.

Los espacios de carga que contengan esta carga y los espacios adyacentes pueden quedar faltos de oxígeno. En estos espacios también pueden acumularse gases inflamables. Habrá que extremar las precauciones al entrar en ellos.

VENTILACIÓN

Durante la travesía sólo se utilizará para esta carga ventilación de superficie, natural o mecánica, según sea necesario. Bajo ningún concepto se deberá dirigir el aire hacia la masa de la carga. Si se utiliza ventilación mecánica, los ventiladores dispondrán de certificados de resistencia a las explosiones e impedirán que se generen chispas, evitando de esta manera la posibilidad de que se produzca la ignición de la mezcla de aire e hidrógeno. Se instalarán guardas de tela metálica adecuadas sobre las entradas y salidas de las aberturas de ventilación. La ventilación se dispondrá de modo que los gases de escape no puedan llegar a los lugares habitables en concentraciones peligrosas.

TRANSPORTE

Siempre que se transporte esta carga se dispondrá a bordo de detectores apropiados para realizar mediciones cuantitativas de hidrógeno. Los detectores serán aptos para su utilización en atmósferas pobres en oxígeno y de un tipo homologado como seguro para utilizar en atmósferas explosivas. Las concentraciones de hidrógeno de los espacios de carga en los que se transporte esta carga se medirán a intervalos regulares durante la travesía, y los resultados de las mediciones se registrarán y mantendrán a bordo durante un mínimo de dos años. Si la concentración registrada de hidrógeno supera el 1 % (>25 % del LEL) en volumen, se adoptarán las precauciones de seguridad adecuadas de conformidad con los procedimientos establecidos por el expedidor para situaciones de emergencia. En caso de duda, se pedirá asesoramiento de expertos.

Se comprobará a intervalos regulares que no hay agua en los pozos de sentina. Si se encuentra agua, deberá evacuarse mediante bombeo o drenaje de los pozos de sentina.

La temperatura de la carga se medirá a intervalos regulares durante la travesía, y los resultados de las mediciones se registrarán y mantendrán a bordo durante un mínimo de dos años. Si la temperatura en el interior del espacio de carga supera los 65 °C, se adoptarán las precauciones de seguridad adecuadas de conformidad con los procedimientos establecidos por el expedidor para situaciones de emergencia. En caso de duda, se pedirá asesoramiento de expertos.

DESCARGA

La concentración de hidrógeno en el espacio de carga se medirá inmediatamente antes de proceder a la apertura de las tapas de escotilla. Si dicha concentración supera el 1 % (>25 % del LEL) en volumen, se adoptarán todas las precauciones de seguridad adecuadas de conformidad con los procedimientos establecidos por el expedidor o las recomendaciones de la autoridad competente. En caso de duda, se pedirá asesoramiento de expertos.

Durante la descarga se permite aplicar una rociada fina de agua dulce para impedir la formación de polvo, solamente si la carga está almacenada en una zona abierta. No se recomienda aplicar una rociada fina de agua dulce a esta carga si está almacenada en un espacio cerrado o si se va a trasvasar.

LIMPIEZA

Deberá recogerse lo más rápidamente posible de las cubiertas y las inmediaciones de los espacios de carga cualquier acumulación de polvo de esta carga. Se prestará atención a la limpieza cuidadosa del equipo de radiocomunicaciones expuesto a la intemperie, al que pudiera adherirse el polvo de la carga, como el radar, las antenas de radio, los dispositivos de ondas métricas, el SIA y el GPS. Debería evitarse el riego con agua de mar.

FICHA DE EMERGENCIA

<u>EQUIPO ESPECIAL DE EMERGENCIA QUE SE LLEVARÁ A BORDO</u>
Ninguno
<u>PROCEDIMIENTOS DE EMERGENCIA</u>
Ninguno
<u>MEDIDAS DE EMERGENCIA EN CASO DE INCENDIO</u>
No utilizar agua. No utilizar vapor. No utilizar CO₂.
Mantener cerradas las escotillas.
En caso de emergencia se consultarán y adoptarán los procedimientos específicos establecidos por el expedidor, según proceda. En caso de duda, se pedirá asesoramiento de expertos lo antes posible.
Disponer de medios para descargar mediante cuchara en caso de que ocurra un calentamiento grave.
<u>PRIMEROS AUXILIOS</u>
Véase la Guía de primeros auxilios (GPA), en su forma enmendada.

HIERRO OBTENIDO POR REDUCCIÓN DIRECTA (B)

- 12 La actual ficha correspondiente al **HIERRO OBTENIDO POR REDUCCIÓN DIRECTA (B)** se sustituye por la siguiente:

"HIERRO OBTENIDO POR REDUCCIÓN DIRECTA (B)
Terrones, pellets , briquetas moldeadas en frío

DESCRIPCIÓN

El hierro obtenido por reducción directa (HRD) (B) es un material negro/gris metálico, sumamente poroso, formado por la reducción (remoción del oxígeno) del óxido de hierro a temperaturas inferiores al punto de fusión del hierro. Las briquetas moldeadas en frío se definen como las obtenidas por moldeo a una temperatura inferior a 650 °C o cuya densidad es inferior a 5 000 kg/m³. Los finos y las partículas pequeñas de menos de 6,35 mm no excederán del 5 % en peso.

CARACTERÍSTICAS

ÁNGULO DE REPOSO	DENSIDAD DE LA CARGA A GRANEL (kg/m³)	FACTOR DE ESTIBA (m³/t)
No se aplica	1 750 a 2 000	0,5 a 0,57
TAMAÑO	CLASE	GRUPO
Terrones y pellets: tamaño medio de la partícula 6,35 mm a 25 mm. Briquetas moldeadas en frío: dimensiones máximas aproximadas 35 mm a 40 mm. Finos y partículas pequeñas inferiores a 6,35 mm hasta un 5 % en peso.	PPG	B

RIESGOS

Cabe esperar un incremento temporal de la temperatura de alrededor de 30 °C debido a un calentamiento espontáneo después de la manipulación del material a granel.

Existe un riesgo de sobrecalentamiento, incendio o explosión durante el transporte. Esta carga puede desprender calor e hidrógeno al reaccionar en contacto con el aire y el agua dulce o de mar. El hidrógeno es un gas inflamable que puede formar una mezcla explosiva con el aire en concentraciones superiores al 4 % en volumen. La reactividad de esta carga depende del origen del mineral, del proceso y la temperatura de reducción y de los posteriores procedimientos de envejecimiento. El calentamiento de la carga puede provocar aumentos muy pronunciados de la temperatura, suficientes para que la carga arda. La acumulación de finos también puede dar lugar al calentamiento e inflamación espontáneos, así como a explosiones. Puede causar agotamiento de oxígeno en los espacios de carga y espacios cerrados.

ESTIBA Y SEGREGACIÓN

"Separado de" las mercancías de las clases 1 (división 1.4S), 2, 3, 4 y 5 y de los ácidos de la Clase 8 transportados en bultos (véase el Código IMDG).

"Separado de" las materias sólidas a granel de las clases 4 y 5.

Las mercancías de la Clase 1, salvo las comprendidas en la división 1.4S, no se transportarán en el mismo buque.

Los mamparos límite de los compartimientos en que se transporte esta carga serán piroresistentes y estancos a los líquidos.

LIMPIEZA DE LA BODEGA

Los espacios de carga estarán limpios, secos y libres de sales y residuos de cargas anteriores. Antes del embarque se retirarán los accesorios de madera, tales como las serretas de estiba, tablonés de estiba sueltos, desechos o materiales combustibles.

PRECAUCIONES CLIMÁTICAS

La carga se mantendrá seca en todo momento durante el almacenamiento, antes del embarque y durante el mismo, y durante el transporte. La carga no se embarcará en buques ni se transbordará entre buques o gabarras si llueve. Durante el embarque de esta carga, se cerrarán todas las escotillas que no se estén utilizando en los espacios de carga en los cuales se esté embarcando o se vaya a embarcar esta carga.

EMBARQUE

Antes del embarque, se garantizará en el terminal que las cintas transportadoras utilizadas para el embarque de esta carga no contienen grandes cantidades de agua ni de otras sustancias. Cada vez que comiencen o se reanuden las operaciones de carga, en particular después de lluvia o lavado, las cintas transportadoras de carga se dejarán funcionar vacías, pero sin que estén sobre un espacio de carga del buque.

Antes del embarque, se llevará a cabo una prueba mediante ultrasonidos u otro método equivalente con un instrumento adecuado para garantizar la hermeticidad de las tapas de escotilla y los medios de cierre, y todos los valores registrados confirmarán la estanquidad a la intemperie.

Antes del embarque de esta carga, el expedidor entregará al capitán un certificado expedido por una persona competente reconocida por la Administración nacional del puerto de embarque en el que conste que la carga, en el momento de efectuar el embarque, es adecuada para la expedición y cumple las prescripciones del presente código, que la cantidad de finos y partículas pequeñas no supera el 5 % en peso, que el contenido de humedad es inferior al 0,3 % y que la temperatura no supera los 65 °C. En este certificado figurará la fecha de fabricación de cada lote de carga que se embarque a fin de cumplir los criterios de embarque relativos al envejecimiento y la temperatura del material.

Esta carga no se aceptará para embarque si su temperatura excede los 65 °C, si su contenido de humedad supera el 0,3 % o si la cantidad de finos y partículas pequeñas supera el 5 % en peso. No se embarcará en ningún espacio de carga ninguna carga que se haya humedecido o que se sepa que se ha humedecido.

Antes del embarque se dispondrá de medios para introducir gas inerte seco a nivel del techo del doble fondo, de modo que el gas inerte purgue el aire de la carga y ocupe el volumen libre superior. Para este fin se prefiere el nitrógeno. Se cerrarán y sellarán todos los respiraderos, accesos y otras aberturas, como las purgas de las brazolas, por las que pudiera disiparse la atmósfera inerte de los espacios de carga en los que se transporta esta carga.

La carga se embarcará de forma que se reduzcan al mínimo tanto la rotura de las briquetas moldeadas en frío, los pellets y los terrones, como la generación adicional de finos y las concentraciones de finos en cualquier parte de la carga. Esta carga será homogénea, sin desechos añadidos. Se prohibirá la adición de partículas de HRD, finos o polvo en esta carga.

Se tendrá especial cuidado en extender la carga uniformemente por encima del techo de doble fondo para reducir al mínimo la concentración de finos. Se enrasará con arreglo a las disposiciones pertinentes establecidas en las secciones 4 y 5 del código.

La temperatura y la humedad de la carga se vigilarán durante el embarque y se registrarán en un diario de registros en el que se indicarán la temperatura y la humedad de cada lote de carga embarcada, del cual se facilitará una copia al capitán. Después del embarque, una persona competente reconocida por la Administración nacional del puerto de embarque expedirá un certificado en el que se confirme que en toda la remesa, el porcentaje de finos y partículas pequeñas (de tamaño inferior a 6,35 mm) es inferior al 5 % en peso, que el contenido de humedad no ha superado el 0,3 % y que la temperatura no supera los 65 °C.

Los espacios de carga se cerrarán y sellarán inmediatamente después de que se terminen de cargar. A continuación se introducirá suficiente gas inerte como para que la concentración de oxígeno sea inferior al 5 % en todo el espacio de carga.

PRECAUCIONES

Se prestará la debida atención a la posibilidad de que haya humedad dentro de la pila de la carga con objeto de evitar el embarque de carga húmeda, o de una parte húmeda de la carga, reconociendo que es posible que el fondo de la pila esté húmedo, aunque su superficie parezca seca. El personal técnico designado por el transportista u otros representantes tendrán un acceso razonable a las existencias y a las instalaciones de carga para realizar inspecciones.

Antes de la expedición, la carga se envejecerá al menos durante 3 días o se tratará mediante una técnica de pasivación al aire o algún otro método equivalente que reduzca la reactividad del material al mismo nivel que la del producto envejecido. Dicho proceso de envejecimiento deberá ser aprobado por la autoridad competente, que a su vez también deberá expedir un certificado a tal efecto.

Los expedidores facilitarán información completa sobre la carga y los procedimientos de seguridad que deben seguirse en caso de emergencia. Esta información puede ser ampliatoria de lo prescrito en el presente código, pero no será contradictoria en cuanto a la seguridad.

Cuando sea posible, los tanques de lastre adyacentes a los espacios de carga que contengan esta carga, que no sean tanques del doble fondo, se mantendrán vacíos. La estanquidad a la intemperie se mantendrá durante la travesía. Los pozos de sentina de los espacios de carga se mantendrán limpios, secos y protegidos de la entrada de carga mediante material no combustible.

Se prestará la debida atención para proteger el equipo, la maquinaria y los espacios de alojamiento contra el polvo de la carga. Se protegerán contra el polvo de esta carga los radares y el equipo de radiocomunicaciones expuesto a la intemperie del buque que transporte esta carga. Las personas que puedan estar expuestas al polvo de la carga llevarán indumentaria protectora, gafas protectoras u otro medio equivalente de protección ocular contra el polvo y mascarillas contra el polvo, según sea necesario.

Durante la manipulación de esta carga se colocarán carteles de "PROHIBIDO FUMAR" en las cubiertas y en las zonas adyacentes a los espacios de carga, y no se permitirán llamas desnudas en dichas zonas. En las proximidades de los espacios de carga que contengan esta carga no se permitirá en ningún momento fumar, quemar, cortar, picar, rectificar ni efectuar ninguna otra operación que pueda ser fuente de ignición.

Los espacios de carga que contengan esta carga y los espacios adyacentes pueden quedar faltos de oxígeno. En estos espacios también pueden acumularse gases inflamables. Habrá que extremar las precauciones al entrar en ellos.

El buque dispondrá de medios para garantizar el cumplimiento de lo prescrito en el presente código, es decir, que la concentración de oxígeno se mantiene por debajo del 5 % a lo largo de la travesía. No se utilizará para este fin el sistema fijo de lucha contra incendios del buque a base de CO₂. Se prestará atención a que el buque disponga de medios para añadir a los espacios de carga suministros adicionales de gas inerte teniendo en cuenta la duración del viaje.

El buque dispondrá de medios para realizar mediciones fiables de la temperatura en el seno de la carga estibada, así como para determinar las concentraciones de hidrógeno y oxígeno en la atmósfera del espacio de carga durante la travesía, de forma que se reduzca al mínimo posible la pérdida de la atmósfera inerte.

Toda carga que ya se haya embarcado en un espacio de carga y que posteriormente se haya humedecido, o en la que se hayan iniciado reacciones, se descargará sin demora.

El buque no zarpará hasta que el capitán y una persona competente reconocida por la Administración nacional del puerto de embarque convengan en que:

- .1 todos los espacios de carga embarcados están correctamente sellados e inertizados;
- .2 la temperatura de la carga se ha estabilizado en todos los puntos de medición a menos de 65 °C; y

- .3 al final del proceso de inertización, la concentración de hidrógeno en el espacio libre de las bodegas se ha estabilizado y no supera el 0,2 % en volumen.

VENTILACIÓN

Los espacios de carga en los que se transporte esta carga permanecerán herméticamente cerrados y las condiciones de inertización se mantendrán durante la travesía.

TRANSPORTE

Siempre que se transporte esta carga se dispondrá a bordo de detectores apropiados para realizar mediciones cuantitativas de hidrógeno y oxígeno. Los detectores serán aptos para su utilización en atmósferas pobres en oxígeno y de un tipo homologado como seguro para utilizar en atmósferas explosivas. Las concentraciones de hidrógeno y oxígeno de los espacios de carga en los que se transporte esta carga se medirán a intervalos regulares durante la travesía, y los resultados de las mediciones se registrarán y mantendrán a bordo durante un mínimo de dos años.

La concentración de oxígeno en los espacios de carga en los que se transporte esta carga se mantendrá por debajo del 5 % durante toda la travesía. Si la concentración registrada de hidrógeno supera el 1 % (>25 % del LEL) en volumen, se adoptarán las precauciones de seguridad adecuadas de conformidad con los procedimientos establecidos por el expedidor para situaciones de emergencia. En caso de duda, se pedirá asesoramiento de expertos.

Las temperaturas de la carga se medirán a intervalos regulares durante la travesía, y los resultados de las mediciones se registrarán y mantendrán a bordo durante un mínimo de dos años. Si la temperatura en el interior del espacio de carga supera los 65 °C, se adoptarán las precauciones de seguridad adecuadas de conformidad con los procedimientos establecidos por el expedidor para las situaciones de emergencia. En caso de duda, se pedirá asesoramiento de expertos.

Se comprobará a intervalos regulares que no hay agua en los pozos de sentina. Si se encuentra agua, deberá evacuarse mediante bombeo o drenaje de los pozos de sentina. Se considerará la posibilidad de incrementar la frecuencia de la vigilancia de la carga tras periodos de mal tiempo. Las mediciones se llevarán a cabo de forma que se reduzca al mínimo posible la pérdida de gas inerte de los espacios de carga.

DESCARGA

La concentración de hidrógeno en el espacio de carga se medirá inmediatamente antes de proceder a la apertura de las tapas de escotilla. Si dicha concentración supera el 1 % (>25 % del LEL) en volumen, se adoptarán todas las precauciones de seguridad adecuadas de conformidad con los procedimientos establecidos por el expedidor o las recomendaciones de la autoridad competente. En caso de duda, se pedirá asesoramiento de expertos.

Si llueve, se suspenderán todas las operaciones de carga y se cerrarán las bodegas que contengan carga. Se reanudará la vigilancia del hidrógeno en dichas bodegas.

LIMPIEZA

Deberá recogerse lo más rápidamente posible de las cubiertas y las inmediaciones de los espacios de carga cualquier acumulación de polvo de esta carga. Debería evitarse el riego con agua de mar. Se prestará atención a la limpieza cuidadosa del equipo de radiocomunicaciones expuesto a la intemperie, al que pudiera adherirse el polvo de la carga, como el radar, las antenas de radio, los dispositivos de ondas métricas, el SIA y el GPS.

FICHA DE EMERGENCIA

EQUIPO ESPECIAL DE EMERGENCIA QUE SE LLEVARÁ A BORDO

Ninguno

PROCEDIMIENTO DE EMERGENCIA

Ninguno

MEDIDAS DE EMERGENCIA EN CASO DE INCENDIO

En caso de emergencia se consultarán y adoptarán los procedimientos específicos establecidos por el expedidor, según proceda.

No utilizar CO₂. No utilizar agua. No utilizar vapor.

Mantener cerradas las escotillas y recuperar la atmósfera inerte mediante el suministro o el equipo si está disponible a bordo. Aumentar la frecuencia de vigilancia. Si la temperatura y/o la concentración de hidrógeno aumentan de forma constante, se pedirá el asesoramiento de expertos lo antes posible.

Si la temperatura del espacio de carga supera los 120 °C, el buque debería arrumbar hacia el puerto más próximo y conveniente para desembarcar la carga afectada. Se deberían tener preparadas las cucharas de descarga.

Si se dispone de más gas nitrógeno, su utilización ayudará a mantener baja la concentración de oxígeno y puede contener el incendio y evitar una atmósfera explosiva si se genera hidrógeno.

Como último recurso, cabe considerar la posibilidad de anegar con agua la bodega de carga afectada, pero teniendo debidamente en cuenta la estabilidad y la resistencia del buque.

PRIMEROS AUXILIOS

Véase la Guía de primeros auxilios (GPA), en su forma enmendada.

HIERRO OBTENIDO POR REDUCCIÓN DIRECTA (C)

13 Se añade la siguiente nueva ficha en orden alfabético:

"HIERRO OBTENIDO POR REDUCCIÓN DIRECTA (C) (Finos obtenidos como productos derivados)

DESCRIPCIÓN

El hierro obtenido por reducción directa (HRD) (C) es un material negro/gris metálico poroso, formado como producto derivado de los procesos de fabricación y manipulación del HRD (A) y/o del HRD (B). La densidad del HRD (C) es inferior a 5 000 kg/m³.

CARACTERÍSTICAS

ÁNGULO DE REPOSO	DENSIDAD DE LA CARGA A GRANEL (kg/m ³)	FACTOR DE ESTIBA (m ³ /t)
No se aplica	1 850 a 3 300	0,30 a 0,54
TAMAÑO	CLASE	GRUPO
Finos y partículas pequeñas con un tamaño medio de menos de 6,35 mm; ninguna partícula supera los 12 mm	PPG	B

RIESGOS

Cabe esperar un incremento temporal de la temperatura de alrededor de 30 °C debido a un calentamiento espontáneo después de la manipulación del material a granel.

Existe un riesgo de sobrecalentamiento, incendio o explosión durante el transporte. Esta carga puede desprender calor e hidrógeno al reaccionar en contacto con el aire y el agua dulce o de mar. El hidrógeno es un gas inflamable que puede formar una mezcla explosiva con el aire en concentraciones superiores al 4 % en volumen. El calentamiento de la carga puede provocar aumentos muy pronunciados de la temperatura, suficientes para dar lugar al calentamiento e inflamación espontáneos, así como a explosiones.

Puede causar agotamiento de oxígeno en los espacios de carga y espacios cerrados adyacentes. En estos espacios también pueden acumularse gases inflamables. Habrá que extremar las precauciones al entrar en espacios de carga y en espacios cerrados adyacentes.

Evaluar la reactividad de esta carga es sumamente difícil dadas las características del material que puede incluirse en esta categoría. Por ello, siempre debe suponerse que se producirá el peor de los panoramas.

ESTIBA Y SEGREGACIÓN

"Separado de" las mercancías de las clases 1 (división 1.4S), 2, 3, 4 y 5 y de los ácidos de la Clase 8 transportados en bultos (véase el Código IMDG).

"Separado de" las materias sólidas a granel de las clases 4 y 5.

Las mercancías de la Clase 1, salvo las comprendidas en la división 1.4S, no se transportarán en el mismo buque.

Los mamparos límite de los compartimientos en que se transporte esta carga serán piroresistentes y estancos a los líquidos.

LIMPIEZA DE LA BODEGA

Los espacios de carga estarán limpios, secos y libres de sales y residuos de cargas anteriores. Antes del embarque se retirarán los accesorios de madera, tales como las serretas de estiba, tablones de estiba sueltos, desechos o materiales combustibles.

PRECAUCIONES CLIMÁTICAS

La carga se mantendrá dentro del margen permisible del contenido de humedad indicado en esta ficha en todo momento durante el embarque y el transporte.

Esta carga no se embarcará en buques ni se transbordará entre buques o gabarras si llueve, INDEPENDIEMENTE DE LA CANTIDAD DE LLUVIA. Durante el embarque de esta carga, se cerrarán todas las escotillas que no se estén utilizando en los espacios de carga en los cuales se esté embarcando o se vaya a embarcar esta carga.

EMBARQUE

Antes del embarque, se garantizará en el terminal que las cintas transportadoras y todo otro equipo que se haya utilizado para el embarque de esta carga no contienen grandes cantidades de agua ni de otras sustancias. Cada vez que comiencen o se reanuden las operaciones de carga, en particular después de lluvia o lavado, las cintas transportadoras de carga se dejarán funcionar vacías, pero sin que estén sobre un espacio de carga del buque.

Antes del embarque, se llevará a cabo una prueba mediante ultrasonidos u otro método equivalente con un instrumento adecuado para garantizar la hermeticidad de las tapas de escotilla y los medios de cierre, y todos los valores registrados deberán confirmar la estanquidad a la intemperie.

Antes del embarque de esta carga, el expedidor entregará al capitán un certificado expedido por una persona competente reconocida por la Administración nacional del puerto de embarque en el que conste que la carga, en el momento de efectuar el embarque, es adecuada para la expedición y cumple las prescripciones del presente código, que el contenido de humedad es inferior al 0,3 % y que la temperatura no supera los 65 °C. En

este certificado constará que la carga cumple los criterios de embarque en relación con el envejecimiento y la temperatura del material.

Esta carga no se aceptará para embarque si su temperatura excede los 65 °C o si su contenido de humedad supera el 0,3 %. No se embarcará en ningún espacio de carga ninguna carga que se haya humedecido o que se sepa que se ha humedecido.

Se enrasará con arreglo a las disposiciones pertinentes establecidas en las secciones 4 y 5 del Código.

La temperatura de la carga se vigilará durante el embarque y se registrará en un diario en el que se indicará la temperatura de cada lote de carga embarcada, del cual se facilitará una copia al capitán. Después del embarque, una persona competente reconocida por la Administración nacional del puerto de embarque expedirá un certificado en el que se confirme que el contenido de humedad no ha superado el 0,3 % en toda la remesa de finos y partículas pequeñas y que la temperatura no supera los 65 °C.

Los espacios de carga se cerrarán y sellarán inmediatamente después de que se terminen de cargar. A continuación se introducirá suficiente gas inerte como para que la concentración de oxígeno sea inferior al 5 % en todo el espacio de carga.

PRECAUCIONES

Se prestará la debida atención a la posibilidad de que haya humedad dentro de la pila de la carga con objeto de evitar el embarque de carga húmeda, o de una parte húmeda de la carga, reconociendo que es posible que el fondo de la pila esté húmedo, aunque su superficie parezca seca. El personal técnico designado por el transportista u otros representantes tendrán un acceso razonable a las existencias y a las instalaciones de carga para realizar inspecciones.

Antes de la expedición, la carga se envejecerá al menos durante 30 días, y una persona competente reconocida por la Administración nacional del puerto de embarque expedirá un certificado que lo confirme.

Los expedidores facilitarán al capitán, antes del embarque, información completa sobre la carga y los procedimientos de seguridad que deben seguirse en caso de emergencia. Esta información puede ser ampliatoria de lo prescrito en el presente código, pero no será contradictoria en cuanto a la seguridad.

Cuando sea posible, los tanques de lastre adyacentes a los espacios de carga que contengan esta carga, que no sean tanques del doble fondo, se mantendrán vacíos. La estanquidad a la intemperie se mantendrá durante la travesía. Los pozos de sentina de los espacios de carga se mantendrán limpios, secos y protegidos de la entrada de carga mediante material no combustible. Se evitará la entrada de humedad y la acumulación de condensación en los espacios de carga.

Se adoptarán las precauciones adecuadas para proteger el equipo, la maquinaria y los espacios de alojamiento contra el polvo de la carga. Se protegerán contra el polvo de esta carga los radares y el equipo de radiocomunicaciones expuesto a la intemperie del buque

que transporte esta carga. Las personas que puedan estar expuestas al polvo de la carga llevarán indumentaria protectora, gafas protectoras u otro medio equivalente de protección ocular contra el polvo y mascarillas contra el polvo, según sea necesario.

Durante la manipulación de esta carga se colocarán carteles de "PROHIBIDO FUMAR" en las cubiertas y en las zonas adyacentes a los espacios de carga, y no se permitirán llamas desnudas en dichas zonas. En las proximidades de los espacios de carga que contengan esta carga no se permitirá en ningún momento fumar, quemar, cortar, picar, rectificar ni efectuar ninguna otra operación que pueda ser fuente de ignición.

Los espacios de carga que contengan esta carga y los espacios adyacentes pueden quedar faltos de oxígeno. No se permitirá a ninguna persona entrar en el espacio de carga embarcada ni en un espacio cerrado adyacente, a menos que el espacio haya sido ventilado y se haya comprobado que la atmósfera no contiene gas y que tiene oxígeno suficiente para sustentar la vida. Sin perjuicio de la disposición anterior, la entrada en casos de emergencia en el espacio de carga podrá autorizarse sin que haya ventilación, sin comprobar la atmósfera o sin adoptar ninguna de estas dos medidas, siempre que dicha entrada la efectúe únicamente personal debidamente cualificado que lleve aparato respiratorio autónomo, bajo la supervisión de un oficial responsable, y que no se introduzca en el espacio ninguna fuente de ignición.

Antes del embarque, se dispondrá de medios para introducir gas inerte seco a nivel del techo del doble fondo, de modo que el gas inerte purgue el aire de la carga y ocupe el volumen libre superior. Para este fin se prefiere el nitrógeno. Se cerrarán y sellarán todos los respiraderos, accesos y otras aberturas, como las purgas de las brazolas, por las que pudiera disiparse la atmósfera inerte de los espacios de carga en los que se transporta esta carga.

El buque dispondrá de medios para garantizar el cumplimiento de lo prescrito en el presente código a lo largo de la travesía, es decir, que la concentración de oxígeno se mantiene por debajo del 5 %. No se utilizará para este fin el sistema fijo de lucha contra incendios a base de CO₂. Se prestará atención a que el buque disponga de medios para añadir a los espacios de carga suministros adicionales de gas inerte teniendo en cuenta la duración del viaje.

El buque dispondrá de medios para realizar mediciones fiables de la temperatura en el seno de la carga estibada, así como para determinar las concentraciones de hidrógeno y oxígeno en la atmósfera del espacio de carga durante la travesía. Se tomarán las precauciones adecuadas para reducir al mínimo posible la pérdida de la atmósfera inerte.

Toda carga que ya se haya embarcado en un espacio de carga y que posteriormente haya estado expuesta a cantidades de agua dulce o de mar añadidas a su contenido de humedad natural y se haya humedecido, o en la que se hayan iniciado reacciones y su temperatura haya superado los 120 °C, se descargará sin demora.

Los espacios de carga se cerrarán y sellarán inmediatamente después de que se terminen de cargar. A continuación se introducirá suficiente gas inerte como para que la concentración de oxígeno sea inferior al 5 % en todo el espacio de carga.

El buque no zarpará hasta que el capitán y una persona competente reconocida por la Administración nacional del puerto de embarque convengan en que:

- .1 todos los espacios de carga embarcados están correctamente sellados e inertizados;
- .2 la temperatura de la carga se ha estabilizado en todos los puntos de medición a menos de 65 °C; y
- .3 al final del proceso de inertización, la concentración de hidrógeno en el espacio libre de las bodegas se ha estabilizado y no supera el 0,2 % en volumen.

VENTILACIÓN

Los espacios de carga en los que se transporte esta carga permanecerán herméticamente cerrados y las condiciones de inertización se mantendrán durante la travesía.

TRANSPORTE

Siempre que se transporte esta carga se dispondrá a bordo de detectores apropiados para realizar mediciones cuantitativas de hidrógeno y oxígeno. Los detectores serán aptos para su utilización en atmósferas pobres en oxígeno y de un tipo homologado como seguro para utilizar en atmósferas explosivas. Las concentraciones de hidrógeno y oxígeno de los espacios de carga en los que se transporte esta carga se medirán a intervalos regulares durante la travesía, y los resultados de las mediciones se registrarán y mantendrán a bordo durante un mínimo de dos años.

La concentración de oxígeno en los espacios de carga en los que se transporte esta carga se mantendrá por debajo del 5 % durante toda la travesía, añadiendo gas inerte.

Las temperaturas de la carga se medirán a intervalos regulares durante la travesía, y los resultados de las mediciones se registrarán y mantendrán a bordo durante un mínimo de dos años. Si la temperatura en el espacio de carga supera los 65 °C o la concentración registrada de hidrógeno supera el 1 % (>25 % del LEL) en volumen, se adoptarán precauciones de seguridad adecuadas de conformidad con los procedimientos establecidos por el expedidor para las situaciones de emergencia. En caso de duda, se pedirá asesoramiento de expertos.

Se comprobará a intervalos regulares que no hay agua en los pozos de sentina. Si se encuentra agua, deberá evacuarse mediante bombeo o drenaje de los pozos de sentina. Se considerará la posibilidad de incrementar la frecuencia de la vigilancia de la carga tras periodos de mal tiempo. Las mediciones se llevarán a cabo de forma que se reduzca al mínimo posible la pérdida de gas inerte de los espacios de carga.

DESCARGA

La concentración de hidrógeno en el espacio de carga se medirá inmediatamente antes de proceder a la apertura de las tapas de escotilla. Si la concentración de hidrógeno supera el 1 % (>25 % del LEL) en volumen, se adoptarán todas las precauciones de seguridad adecuadas de conformidad con los procedimientos establecidos por el expedidor o las recomendaciones de la autoridad competente. En caso de duda, se pedirá asesoramiento de expertos.

Si llueve, se suspenderán todas las operaciones de carga y se cerrarán las bodegas que contengan carga. Se reanudará la vigilancia del hidrógeno en dichas bodegas.

LIMPIEZA

Deberá recogerse lo más rápidamente posible de las cubiertas y las inmediaciones de los espacios de carga cualquier acumulación de polvo de esta carga. Deberá evitarse el riego con agua de mar. Se prestará atención a la limpieza cuidadosa del equipo de radiocomunicaciones expuesto a la intemperie, al que pudiera adherirse el polvo de la carga, como el radar, las antenas de radio, los dispositivos de ondas métricas, el SIA y el GPS.

FICHA DE EMERGENCIA**EQUIPO ESPECIAL DE EMERGENCIA QUE SE LLEVARÁ A BORDO**

Ninguno

PROCEDIMIENTOS DE EMERGENCIA

Ninguno

MEDIDAS DE EMERGENCIA EN CASO DE INCENDIO

En caso de emergencia se consultarán y adoptarán los procedimientos específicos establecidos por el expedidor, según proceda.

No utilizar CO₂. No utilizar agua. No utilizar vapor.

Mantener cerradas las escotillas y recuperar la atmósfera inerte mediante el suministro o el equipo si está disponible a bordo. Aumentar la frecuencia de vigilancia. Si la temperatura y/o la concentración de hidrógeno aumentan de forma constante, se pedirá el asesoramiento de expertos lo antes posible.

Si la temperatura del espacio de carga supera los 120 °C, el buque debería arrumbar hacia el puerto más próximo y conveniente para desembarcar la carga afectada. Se deberían tener preparadas las cucharas de descarga.

Si se dispone de más gas nitrógeno, su utilización ayudará a mantener baja la concentración de oxígeno y puede contener el incendio y evitar una atmósfera explosiva si se genera hidrógeno.

Como último recurso, cabe considerar la posibilidad de anegar la bodega de carga afectada, pero teniendo debidamente en cuenta la estabilidad y la resistencia del buque.

PRIMEROS AUXILIOS

Véase la Guía de primeros auxilios (GPA), en su forma enmendada.

AZUFRE (sólido con forma)

14 Se añade la siguiente nueva ficha en orden alfabético:

"AZUFRE (sólido con forma)

DESCRIPCIÓN

Coproducto de las operaciones de tratamiento de gas ácido o de refinería de hidrocarburos, al que se ha sometido a un proceso de conformación que convierte el azufre de estado fundido a formas sólidas específicas (por ejemplo, pepitas, gránulos, píldoras, pastillas o copos), de color amarillo brillante e inodoro. Esta ficha no es aplicable al azufre triturado, en terrones ni en polvo de grano grueso (véase **AZUFRE, N° ONU 1350**), ni a los coproductos de las operaciones de tratamiento de gas ácido o de refinería de hidrocarburos NO sometidos al proceso de conformación descrito anteriormente.

CARACTERÍSTICAS

ÁNGULO DE REPOSO	DENSIDAD DE LA CARGA A GRANEL (kg/m³)	FACTOR DE ESTIBA (m³/t)
No se aplica	900 a 1 350	0,74 a 1,11
TAMAÑO	CLASE	GRUPO
Entre 1 y 10 mm	No se aplica	C

RIESGOS

Esta carga es incombustible o presenta un bajo riesgo de incendio. Si un incendio lo afecta, puede generar gases perjudiciales.

Si su manipulación y transporte se ajustan a las disposiciones de esta ficha, esta carga no entraña riesgo de corrosión ni de formación de polvo para el buque ni para el tejido humano.

ESTIBA Y SEGREGACIÓN

"Separado de" los comburentes fuertes, como flúor, cloro, cloratos, nitratos (ácido nítrico), peróxidos, oxígeno líquido, permanganatos y bicromatos o semejantes.

LIMPIEZA DE LA BODEGA

Limpia y seca en función de los riesgos que entrañe la carga. Las bodegas no se lavarán con agua de mar.

PRECAUCIONES CLIMÁTICAS

Sin requisitos especiales.

EMBARQUE

Se enrasará con arreglo a las disposiciones pertinentes de las secciones 4 y 5 del Código. Durante la manipulación se adoptarán las precauciones adecuadas para reducir al mínimo los impactos, las abrasiones y la trituración a fin de evitar la formación de polvo. La aplicación normalizada de agentes superficiactivos* inhibe la formación de polvo en suspensión en el aire.

PRECAUCIONES

Se protegerán las máquinas, los espacios de alojamiento y el equipo contra las partículas pequeñas o el polvo, en caso de formarse. El personal que participe en la manipulación de la carga llevará indumentaria protectora, gafas protectoras y mascarillas contra el polvo. Las bodegas, incluidas las planchas del enrasado y los techos del doble fondo, se tratarán con un revestimiento protector eficaz disponible en el mercado o con cal a fin de evitar toda posible reacción corrosiva entre el azufre, el agua y el acero. Se revestirán las secciones superiores con una capa adecuada de pintura. Se sellarán las escotillas herméticamente.

VENTILACIÓN

Durante la travesía sólo se utilizará para esta carga ventilación de superficie, natural o mecánica, según proceda.

TRANSPORTE

Dado que durante el embarque se añade una pulverización fina de agua dulce o agente superficiactivo, las sentinas se sondarán y bombearán según sea necesario durante el viaje.

DESCARGA

Se adoptarán las precauciones de seguridad apropiadas al entrar en espacios de carga, especialmente en la zona de las capas de azufre del fondo en las bodegas del buque, teniendo en cuenta las recomendaciones elaboradas por la Organización.†

* Pulverización fina de agua que favorece el enlace de partículas pequeñas con partículas mayores.

† Véanse las "Recomendaciones relativas a la entrada en espacios cerrados a bordo de los buques", adoptadas por la Organización mediante la resolución A.864(20).

Durante la manipulación se adoptarán las precauciones adecuadas para reducir al mínimo los impactos, las abrasiones y la trituración a fin de evitar la formación de polvo.

LIMPIEZA

El personal que participe en las operaciones de limpieza llevará cascos de seguridad, gafas protectoras, camisas de manga larga, pantalones largos y guantes impermeables. Se considerará la conveniencia de utilizar máscaras respiratorias de tipo aprobado. Después de la descarga, se lavarán a fondo las bodegas utilizando únicamente agua dulce.

Se adoptarán las precauciones de seguridad apropiadas al entrar en espacios de carga, teniendo en cuenta las recomendaciones elaboradas por la Organización[†].

[AZUFRE (Nº ONU 1350)]

15 En el título de la ficha, se inserta el término "triturado" antes de la expresión "en terrones o en polvo de grano grueso".

CARACTERÍSTICAS

16 En el párrafo correspondiente a **TAMAÑO**, el texto se sustituye por:

"Partículas o terrones de cualquier tamaño."

[PELLETS DE MADERA]

PRECAUCIONES CLIMÁTICAS

17 Se añade el siguiente texto después de la última frase:

"Existe un riesgo elevado de que se vuelva a agotar el oxígeno y de que se forme monóxido de carbono en espacios adyacentes, ventilados previamente, después del cierre de las escotillas."

PRECAUCIONES

18 El texto existente se sustituye por el siguiente:

"No se permitirá la entrada de personal en los espacios de carga ni en los espacios restringidos adyacentes hasta que no hayan efectuado pruebas y se haya verificado que el contenido de oxígeno y la concentración de monóxido de carbono han alcanzado de nuevo los siguientes niveles: el oxígeno, un 20,7 % y el monóxido de carbono es inferior a 100 ppm. Si no es posible satisfacer dichas condiciones, se aplicará ventilación adicional en la bodega de carga o en los espacios restringidos adyacentes y se volverán a efectuar mediciones después de un intervalo apropiado.

[†] Véanse las "Recomendaciones relativas a la entrada en espacios cerrados a bordo de los buques", adoptadas por la Organización mediante la resolución A.864(20).

Al entrar en espacios de carga y en espacios cerrados adyacentes, todos los tripulantes deberán llevar y activar un aparato de medición de oxígeno y de monóxido de carbono."

VENTILACIÓN

- 19 Después de la frase existente, se inserta el texto siguiente:

"Puede ser necesario ventilar los espacios cerrados adyacentes a una bodega de carga antes de entrar en ellos, incluso si dichos espacios parecen estar sellados herméticamente con respecto a la bodega de carga."

FICHA DE EMERGENCIA

EQUIPO ESPECIAL DE EMERGENCIA QUE SE LLEVARÁ A BORDO

- 20 El texto existente se sustituye por el siguiente:

"Se proveerán aparatos respiratorios autónomos y aparatos de medición del oxígeno y/o del monóxido de carbono."

[ASTILLAS DE MADERA]

RIESGOS

- 21 Después de la última frase se añade el siguiente texto:

"Se puede producir un agotamiento total del oxígeno en menos de 48 horas."

PRECAUCIONES

- 22 El texto existente se sustituye por el siguiente:

"No se permitirá la entrada de personal en los espacios de carga ni en los espacios restringidos adyacentes hasta que no se hayan efectuado pruebas y se haya verificado que el contenido de oxígeno es del 20,7 %. Si no se puede satisfacer esta condición, se aplicará ventilación adicional en la bodega de carga o en los espacios cerrados adyacentes y se volverán a efectuar mediciones después de un intervalo apropiado.

Al entrar en espacios de carga y en espacios cerrados adyacentes, todos los tripulantes deberán llevar y activar un aparato de medición de oxígeno.

En tiempo seco, el polvo que se haya depositado en la cubierta podrá secarse rápidamente e inflamarse con facilidad. Se tomarán las precauciones adecuadas para evitar incendios."

VENTILACIÓN

- 23 El texto existente se sustituye por el siguiente:

"Puede ser necesario ventilar los espacios cerrados adyacentes a una bodega de carga antes de entrar en ellos, incluso si dichos espacios parecen estar sellados herméticamente con respecto a la bodega de carga."

FICHA DE EMERGENCIA

EQUIPO ESPECIAL DE EMERGENCIA QUE SE LLEVARÁ A BORDO

- 24 El texto existente se sustituye por el siguiente:

"Se proveerán aparatos respiratorios autónomos y aparatos de medición del oxígeno."

ANEXO 6

PROYECTO DE CIRCULAR CSC

**CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE LA SEGURIDAD DE LOS
CONTENEDORES (CSC), 1972, ENMENDADO**

**Enmiendas a las Orientaciones sobre defectos estructurales
graves en los contenedores (CSC/Circ.134)**

1 El Comité de Seguridad Marítima, tras examinar en su [86º periodo de sesiones (... a ... de mayo de 2009)] una propuesta formulada por el Subcomité de Transporte de Mercancías Peligrosas, Cargas Sólidas y Contenedores en su 13º periodo de sesiones, aprobó la enmienda a las Orientaciones sobre defectos estructurales graves en los contenedores, cuyo texto figura en el anexo.

2 Se invita a las Administraciones a que señalen las enmiendas adjuntas a la atención de las partes interesadas.

ANEXO

ENMIENDAS A LAS ORIENTACIONES SOBRE DEFECTOS ESTRUCTURALES GRAVES EN LOS CONTENEDORES (CSC/Circ.134)

El texto existente en la columna "DEFECTO ESTRUCTURAL GRAVE" y la fila "Piezas de esquina e intermedias (cantoneiras)" del cuadro del párrafo 1 se sustituye por el siguiente:

"Faltan piezas de esquina o se observan grietas o desgarraduras en las piezas, toda deformación de las piezas que impida su acoplamiento completo a las piezas de trinca o de elevación, toda deformación de las piezas de más de 5 mm en relación con su plano original, toda abertura de una anchura superior a 66 mm, toda abertura de una longitud superior a 127 mm, toda reducción del espesor de la placa de la abertura superior que haga que dicho espesor se reduzca a menos de 23 mm o toda separación de la soldadura de los componentes contiguos a las piezas de 50 mm de longitud."

ANEXO 7

**PROPUESTA DE PROGRAMA DE TRABAJO REVISADO DEL SUBCOMITÉ
Y ORDEN DEL DÍA PROVISIONAL DEL DSC 14**

PROPUESTA DE PROGRAMA DE TRABAJO REVISADO DEL SUBCOMITÉ

		Plazo o periodos de sesiones previstos	Referencias
1	<p>Armonización del Código IMDG con las Recomendaciones relativas al transporte de mercancías peligrosas, de las Naciones Unidas</p> <p><i>Principios estratégicos:</i> 1.3 <i>Medidas de alto nivel:</i> 1.3.5 <i>Resultados previstos:</i> 1.3.5.1</p>	Indefinido	MSC 63/23, párrafo 10.6
2	<p>Informes sobre sucesos en que intervengan mercancías peligrosas o contaminantes del mar transportados en bultos, ocurridos a bordo de los buques o en zonas portuarias</p> <p><i>Principios estratégicos:</i> 12.3 <i>Medidas de alto nivel:</i> 12.3.1 <i>Resultados previstos:</i> –</p>	Indefinido	CDG 45/22, sección 11 y párrafo 20.2; DSC 13/20, sección 6
3	<p>Enmiendas al Código IMSBC, incluida la evaluación de las propiedades de las cargas sólidas a granel</p> <p><i>Principios estratégicos:</i> 5.2 <i>Medidas de alto nivel:</i> 5.2.3 <i>Resultados previstos:</i> 5.2.3.1</p>	Indefinido	BC 34/17, sección 3; DSC 13/20, sección 4
4	<p>Análisis de siniestros (coordinado por el Subcomité FSI)</p> <p><i>Principios estratégicos:</i> 12.1 <i>Medidas de alto nivel:</i> 12.1.2 <i>Resultados previstos:</i> 12.1.2.1 a .2</p>	Indefinido	MSC 70/23, párrafos 9.17 y 20.4; DSC 13/20, sección 6

- Notas:**
- "A" significa punto de alta prioridad y "B" significa punto de baja prioridad. No obstante, dentro de los grupos de alta y baja prioridad los distintos puntos no aparecen en un orden de prioridad específico.
 - El texto que se propone suprimir aparece tachado y el que se propone añadir o modificar aparece sombreado.
 - Los puntos impresos en **negrita** se han seleccionado para el orden del día provisional del DSC 14.

		Plazo o periodos de sesiones previstos	Referencias
A.1	Enmienda (35-10) al Código IMDG y a sus suplementos <i>Principios estratégicos:</i> 5.2 <i>Medidas de alto nivel:</i> 5.2.3 <i>Resultados previstos:</i> 5.2.3.1	2009	DSC 3/15, párrafo 12.6; DSC 13/20, sección 3
A.2	Enmiendas al Código ESC y recomendaciones conexas <i>Principios estratégicos:</i> 5.2 <i>Medidas de alto nivel:</i> 5.2.3 <i>Resultados previstos:</i> 5.2.3.1	2008 2009	MSC 78/26, párrafo 24.15.3; DSC 13/20, sección 8
A.3	Ampliación Examen del Código BLU para incluir el grano <i>Principios estratégicos:</i> 5.2 <i>Medidas de alto nivel:</i> 5.2.3 <i>Resultados previstos:</i> –	2008 2009	MSC 79/23, párrafo 20.7; DSC 13/20, sección 7
A.4	Orientaciones sobre la provisión de condiciones de trabajo seguras para la sujeción de contenedores <i>Principios estratégicos:</i> 5.2 <i>Medidas de alto nivel:</i> 5.2.3 <i>Resultados previstos:</i> 5.2.3.2	2008	MSC 80/24, párrafo 21.8; DSC 12/19, sección 10
A.5 A.4	Examen de las Recomendaciones sobre la utilización sin riesgos de plaguicidas en los buques <i>Principios estratégicos:</i> 5.2 <i>Medidas de alto nivel:</i> 5.2.3 <i>Resultados previstos:</i> 5.2.3.2	2008 2009	DSC 10/17, párrafo 4.23; DSC 13/20, sección 9
A.6 A.5	Orientaciones sobre la indumentaria protectora <i>Principios estratégicos:</i> 5.2 <i>Medidas de alto nivel:</i> 5.2.3 <i>Resultados previstos:</i> 5.2.3.2	2008 2009	MSC 81/25, párrafo 23.8; DSC 13/20, sección 10
A.7 A.6	Revisión del Código de prácticas de seguridad para buques que transporten cubiertas de madera <i>Principios estratégicos:</i> 5.2 <i>Medidas de alto nivel:</i> – <i>Resultados previstos:</i> –	2010	MSC 82/24, párrafo 21.11; DSC 13/20, sección 11

		Plazo o periodos de sesiones previstos	Referencias
A.8	Modelo y procedimiento de aprobación del Manual de sujeción de la carga <i>Principios estratégicos:</i> 5.2 <i>Medidas de alto nivel:</i> 5.2.3 <i>Resultados previstos:</i> 5.2.3.2	2008	MSC 82/24, párrafo 21.12
A.9 A.7	Estiba de materias que reaccionan con el agua (en colaboración con el Subcomité FP, según sea necesario) <i>Principios estratégicos:</i> 5.2 <i>Medidas de alto nivel:</i> 5.2.3 <i>Resultados previstos:</i> –	2009	MSC 83/28, párrafo 25.12; DSC 13/20, sección 13
A.10 A.8	Enmiendas al Convenio internacional sobre la seguridad de los contenedores, 1972 y circulares conexas <i>Principios estratégicos:</i> 5.2 <i>Medidas de alto nivel:</i> 5.2.3 <i>Resultados previstos:</i> 5.2.3.1	2009	DSC 12/19, sección 16; MSC 83/28, párrafo 25.13.1; DSC 13/20, sección 14
A.11 A.9	Examen de las Directrices sobre la arrumazón de las unidades de transporte <i>Principios estratégicos:</i> 5.2 <i>Medidas de alto nivel:</i> 5.2.3 <i>Resultados previstos:</i> 5.2.3.2	2009	DSC 12/19, sección 16; MSC 83/28, párrafo 25.13.2; DSC 13/20, sección 15
A.10	Enmiendas al Anexo III del MARPOL <i>Principios estratégicos:</i> 5.2 <i>Medidas de alto nivel:</i> 5.2.3 <i>Resultados previstos:</i> 5.2.3.1	2009	DSC 13/20, sección 16
A.11	Revisión de las Recomendaciones relativas a la entrada en espacios cerrados a bordo de los buques <i>Principios estratégicos:</i> 5.2 <i>Medidas de alto nivel:</i> 5.2.3 <i>Resultados previstos:</i> 5.2.3.2	2010	DSC 13/20, sección 16

		Plazo o periodos de sesiones previstos	Referencias
B.1	Examen de las prescripciones relativas a la documentación aplicables a las mercancías peligrosas en bultos <i>Principios estratégicos:</i> 5.2 <i>Medidas de alto nivel:</i> 5.2.3 <i>Resultados previstos:</i> 5.2.3.1	2009	MSC 84/24, párrafo 22.9; DSC 13/20, sección 19
B.2	Examen de la eficacia del Programa de inspección de contenedores <i>Principios estratégicos:</i> 5.2 <i>Medidas de alto nivel:</i> 5.2.3 <i>Resultados previstos:</i> 5.2.3.1	dos periodos de sesiones 2010	MSC 84/24, párrafo 22.10

ORDEN DEL DÍA PROVISIONAL PROPUESTO PARA EL DSC 14*

Apertura del periodo de sesiones

- 1 Adopción del orden del día
- 2 Decisiones de otros órganos de la OMI
- 3 Enmiendas al Código IMDG y a sus suplementos, incluida la armonización del Código IMDG con las Recomendaciones relativas al transporte de mercancías peligrosas, de las Naciones Unidas
 - .1 armonización del Código IMDG con las Recomendaciones relativas al transporte de mercancías peligrosas, de las Naciones Unidas
 - .2 enmienda (35-10) al Código IMDG y a sus suplementos
- 4 Enmiendas al Código IMSBC, incluida la evaluación de las propiedades de las cargas sólidas a granel
- 5 Enmiendas al Código ESC y recomendaciones conexas
- 6 Informes y análisis de siniestros y sucesos
- 7 Examen del Código BLU
- 8 Examen de las Recomendaciones sobre la utilización sin riesgos de plaguicidas en los buques
- 9 Orientaciones sobre la indumentaria protectora
- 10 Revisión del Código de prácticas de seguridad para buques que transporten cubiertas de madera
- 11 Estiba de materias que reaccionan con el agua
- 12 Enmiendas al Convenio internacional sobre la seguridad de los contenedores, 1972 y circulares conexas
- 13 Examen de las Directrices sobre la arrumazón de las unidades de transporte
- 14 Examen de las prescripciones relativas a la documentación aplicables a las mercancías peligrosas en bultos
- 15 Enmiendas al Anexo III del MARPOL
- 16 Revisión de las Recomendaciones relativas a la entrada en espacios cerrados a bordo de los buques

* La numeración de los puntos del orden del día no indica necesariamente un orden de prioridad.

- 17 Examen de la eficacia del Programa de inspección de contenedores
- 18 Programa de trabajo y orden del día del DSC 15
- 19 Elección de Presidente y Vicepresidente para 2010
- 20 Otros asuntos
- 21 Informe para el Comité de Seguridad Marítima

ANEXO 8

**SITUACIÓN DE LOS RESULTADOS PREVISTOS EN EL PLAN DE ACCIÓN
DE ALTO NIVEL PARA EL BIENIO 2008-2009 RELATIVOS A LA LABOR DEL SUBCOMITÉ**

Principios estratégicos (PE) (A.989(25))		Medidas de alto nivel (MAN)		Resultados previstos en 2008-2009			
MEJORA DE LA POSICIÓN Y LA EFICACIA DE LA OMI							
1	La OMI es el principal foro internacional para las cuestiones técnicas de todo tipo que afectan al transporte marítimo internacional y las cuestiones jurídicas conexas. El sello distintivo de la OMI será un enfoque amplio e integrador en relación con tales cuestiones. A fin de mantener esa primacía, la OMI deberá:	1.1	Desempeñar más a fondo su papel en los asuntos marítimos en relación con otras organizaciones intergubernamentales, para abordar eficaz y exhaustivamente complejas cuestiones que son de competencia de diferentes organismos	1.1.2	Cooperar con las Naciones Unidas y otros organismos internacionales en las cuestiones de interés común	1.1.2.3	Aportación de políticas u orientaciones para o sobre: Temas de seguridad y protección (MSC): – OIEA: elaboración de los requisitos de transporte de los materiales radiactivos de la Clase 7 Situación: el DSC 13 avanzó en la cuestión – Subcomité de Expertos de las Naciones Unidas en Transporte de Mercaderías Peligrosas: armonización del transporte multimodal de mercancías peligrosas Situación: de plazo indefinido. La Secretaría asistirá a la próxima reunión del Subcomité de las Naciones Unidas en diciembre de 2008
		1.3	Intentar activamente conseguir sinergias y evitar la duplicación de los esfuerzos realizados por otros organismos de las Naciones Unidas en cuestiones marítimas	1.3.5	Armonizar los instrumentos de la OMI con otros instrumentos internacionales pertinentes, según sea necesario	1.3.5.1	Disposiciones armonizadas relativas a la seguridad, la protección y la eficacia del transporte de mercancías peligrosas, tras la participación en las actividades del Comité de Expertos de las Naciones Unidas en Transporte de Mercaderías Peligrosas y en el Sistema globalmente armonizado, y el OIEA (MSC) Situación: de plazo indefinido
<i>Los indicadores de resultados son: 1, 2, 3, 16, 17 y 19</i>							
2	La OMI fomentará el cumplimiento de sus instrumentos que rigen el transporte marítimo internacional a escala mundial y promoverá la implantación uniforme de dichos instrumentos por los Estados Miembros			2.1.1	Supervisar y mejorar los convenios, etc., y facilitar interpretaciones de los mismos cuando lo soliciten los Estados Miembros	2.1.1.1	Instrumentos obligatorios de la OMI nuevos o enmendados: Temas ambientales (MEPC): Enmiendas a los anexos I a VI del Convenio MARPOL, incluidos los anexos V y VI revisados de dicho convenio (véase el resultado 7.3.1.1) Situación: iniciado

Principios estratégicos (PE) (A.989(25))		Medidas de alto nivel (MAN)		Resultados previstos en 2008-2009	
ELABORACIÓN Y MANTENIMIENTO DEL MARCO GENERAL PARA UN TRANSPORTE MARÍTIMO SEGURO, PROTEGIDO, EFICAZ Y ECOLÓGICAMENTE RACIONAL					
5		5.2	Mejorar las normas técnicas, operacionales y de gestión de la seguridad	5.2.3	Mantener sometidas a examen las normas relativas a la manipulación y el transporte marítimo en condiciones de seguridad de las cargas sólidas y líquidas transportadas a granel y en bultos
				5.2.3.1	Instrumentos obligatorios de la OMI nuevos o enmendados: Temas de seguridad y protección (MSC): <ul style="list-style-type: none"> - Enmiendas al Código IMSBC Situación: en curso. El DSC 13 examinará los resultados de un grupo de trabajo por correspondencia sobre este punto - Enmiendas al Convenio CSC y circulares conexas Situación: aún no se ha iniciado - Enmiendas al Código ESC Situación: en curso. El DSC 13 volverá a examinar este punto - Enmiendas al Código IMDG y a sus suplementos, incluida la estiba de cargas hidrorreactivas Situación: de plazo indefinido. Se está elaborando la Enmienda 34-08 - Enmiendas al Convenio SOLAS para hacer obligatorio el Código IMSBC Situación: en curso. El DSC 13 examinará los resultados de un grupo de trabajo por correspondencia sobre este punto - Ampliación del Código BLU para incluir el grano Situación: en curso. El DSC 13 volverá a examinar este punto - Revisión del Código de prácticas de seguridad para buques que transporten cubiertas de madera Situación: de plazo indefinido. El DSC 13 examinará los resultados de un grupo de trabajo por correspondencia sobre este punto - Examen de las prescripciones de documentación aplicables a las mercancías peligrosas transportadas en bultos Situación: aún no se ha iniciado

Principios estratégicos (PE) (A.989(25))				Medidas de alto nivel (MAN)		Resultados previstos en 2008-2009	
						5.2.3.2	<p>Instrumentos no obligatorios de la OMI nuevos o enmendados (MSC):</p> <ul style="list-style-type: none"> – Modelo y procedimiento de aprobación del Manual de sujeción de la carga (MSC) Situación: en curso. El DSC 13 volverá a examinar este punto – Orientaciones sobre la indumentaria protectora Situación: aún no se ha iniciado – Orientaciones sobre la provisión de condiciones de trabajo seguras para la sujeción de contenedores Situación: en curso. El DSC 13 volverá a examinar esta cuestión – Examen de las recomendaciones sobre la utilización sin riesgos de plaguicidas en los buques Situación: en curso. El MSC 84 aprobó la circular MSC.1/Circ.1264 y en el DSC 13 se continuará con esta labor – Revisión de las Directrices sobre la arrumazón de las unidades de transporte Situación: aún no se ha iniciado
12	La OMI asumirá el liderazgo en la mejora de la calidad del transporte marítimo:	12.1	Estimulando la utilización de las mejores técnicas disponibles, siempre que el coste no sea excesivo, en todas las facetas del transporte marítimo	12.1.2	Utilizar técnicas de evaluación formal de la seguridad para la formulación de las normas técnicas	12.1.2.2	<p>Implantación y supervisión eficaces del proceso de análisis de siniestros (MSC): Situación: en curso (véase el resultado 12.1.2.1)</p>
		12.3	Fomentando y mejorando la disponibilidad de la información relativa a la seguridad y la protección de los buques y el acceso a dicha información, incluidos los datos relacionados con siniestros (es decir, la transparencia)	12.3.1	Examinar la posibilidad de distribuir más ampliamente la información, los análisis y las decisiones, teniendo en cuenta las repercusiones financieras	12.3.1.3	<p>Informes sobre sucesos en que intervengan mercancías peligrosas o contaminantes del mar transportados en bultos, ocurridos a bordo de buques o en zonas portuarias (MSC/MEPC) (DSC 11/19, sección 6, tarea continuada) Situación: de plazo indefinido. Se trata de un punto permanente en el orden del día de los Comités y del Subcomité DSC</p>