



SUBCOMITÉ DE TRANSPORTE DE
MERCANCÍAS PELIGROSAS, CARGAS
SÓLIDAS Y CONTENEDORES
12º periodo de sesiones
Punto 19 del orden del día

DSC 12/19
7 noviembre 2007
Original: INGLÉS

INFORME PARA EL COMITÉ DE SEGURIDAD MARÍTIMA

Sección	Página
1 GENERALIDADES	4
2 DECISIONES DE OTROS ÓRGANOS DE LA OMI	8
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	8
.1 armonización del Código IMDG con las Recomendaciones relativas al transporte de mercancías peligrosas, de las Naciones Unidas	
.2 enmienda (34-08) al Código IMDG y a sus suplementos	
4 ENMIENDAS AL CÓDIGO DE CARGAS A GRANEL, INCLUIDA LA EVALUACIÓN DE LAS PROPIEDADES DE LAS CARGAS SÓLIDAS A GRANEL	21
5 APLICACIÓN OBLIGATORIA DEL CÓDIGO DE CARGAS A GRANEL	27
.1 definición de las partes obligatorias y recomendatorias del Código de Cargas a Granel, así como de las enmiendas consiguientes	
.2 enmiendas a los capítulos VI y VII del Convenio SOLAS para hacer obligatorio el Código de Cargas a Granel	
6 INFORMES Y ANÁLISIS DE SINIESTROS Y SUCESOS	32
7 EXAMEN DEL CÓDIGO DE BUQUES ESPECIALES	34
8 ENMIENDAS AL CÓDIGO ESC	34

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
9 AMPLIACIÓN DEL CÓDIGO BLU PARA INCLUIR EL GRANO	36
10 ORIENTACIONES SOBRE LA PROVISIÓN DE CONDICIONES DE TRABAJO SEGURAS PARA LA SUJECCIÓN DE CONTENEDORES	36
11 EXAMEN DE LAS RECOMENDACIONES SOBRE LA UTILIZACIÓN SIN RIESGOS DE PLAGUICIDAS EN LOS BUQUES	39
12 APLICACIÓN DE LAS PRESCRIPCIONES DEL CONVENIO SOLAS Y DEL CÓDIGO NGV 2000 RELATIVAS A LAS MERCANCÍAS PELIGROSAS TRANSPORTADAS EN BULTOS	41
13 ORIENTACIONES SOBRE LA INDUMENTARIA PROTECTORA	45
14 REVISIÓN DEL CÓDIGO DE PRÁCTICAS DE SEGURIDAD PARA BUQUES QUE TRANSPORTEN CUBERTADAS DE MADERA	45
15 MODELO Y PROCEDIMIENTO DE APROBACIÓN DEL MANUAL DE SUJECCIÓN DE LA CARGA	46
16 PROGRAMA DE TRABAJO Y ORDEN DEL DÍA DEL DSC 13	48
17 ELECCIÓN DE PRESIDENTE Y VICEPRESIDENTE PARA 2008	49
18 OTROS ASUNTOS	50
19 MEDIDAS CUYA ADOPCIÓN SE PIDE A LOS COMITÉS	52

LISTA DE ANEXOS

ANEXO 1	PROYECTO DE CIRCULAR MSC – ENMIENDAS A LOS PROCEDIMIENTOS REVISADOS DE INTERVENCIÓN DE EMERGENCIA PARA BUQUES QUE TRANSPORTEN MERCANCÍAS PELIGROSAS (GUÍA FEm)
ANEXO 2	JUSTIFICACIÓN DE LA PROPUESTA DE INCLUIR UN NUEVO PUNTO EN EL PROGRAMA DE TRABAJO – EXAMEN DE LAS DIRECTRICES SOBRE LA ARRUMAZÓN DE LAS UNIDADES DE TRANSPORTE
ANEXO 3	PROYECTO DE RESOLUCIÓN MSC – ADOPCIÓN DE ENMIENDAS AL CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974, ENMENDADO
ANEXO 4	PROYECTO DE RESOLUCIÓN MSC – ADOPCIÓN DEL CÓDIGO MARÍTIMO INTERNACIONAL DE CARGAS SÓLIDAS A GRANEL (CÓDIGO IMSBC), DE OBLIGADO CUMPLIMIENTO

- ANEXO 5 PROYECTO DE RESOLUCIÓN MSC – ADOPCIÓN DE ENMIENDAS AL CÓDIGO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DEL TRANSPORTE DE COMBUSTIBLE NUCLEAR IRRADIADO, PLUTONIO Y DESECHOS DE ALTA ACTIVIDAD EN BULTOS A BORDO DE LOS BUQUES, ENMENDADO
- ANEXO 6 PROYECTO DE ENMIENDAS AL CÓDIGO DE PRÁCTICAS DE SEGURIDAD PARA LA ESTIBA Y SUJECCIÓN DE LA CARGA (CÓDIGO ESC) – ORIENTACIONES SOBRE LA PROVISIÓN DE CONDICIONES DE TRABAJO SEGURAS PARA LA SUJECCIÓN DE CONTENEDORES
- ANEXO 7 PROYECTO DE CIRCULAR MSC – RECOMENDACIONES REVISADAS SOBRE LA SEGURIDAD DEL PERSONAL DURANTE LAS OPERACIONES DE SUJECCIÓN DE CONTENEDORES
- ANEXO 8 PROYECTO DE ENMIENDAS A LAS DIRECTRICES REVISADAS PARA LA ELABORACIÓN DEL MANUAL DE SUJECCIÓN DE LA CARGA – DIRECTRICES REVISADAS PARA LA ELABORACIÓN DEL MANUAL DE SUJECCIÓN DE LA CARGA
- ANEXO 9 PROYECTO DE CIRCULAR MSC – RECOMENDACIONES SOBRE LA UTILIZACIÓN SIN RIESGOS DE PLAGUICIDAS EN LOS BUQUES, APLICABLES A LA FUMIGACIÓN DE LAS BODEGAS DE CARGA
- ANEXO 10 PROYECTO DE CIRCULAR MSC – RECOMENDACIONES SOBRE LA UTILIZACIÓN SIN RIESGOS DE PLAGUICIDAS EN LOS BUQUES, APLICABLES A LA FUMIGACIÓN DE LAS UNIDADES DE TRANSPORTE
- ANEXO 11 PROYECTO DE RESOLUCIÓN MSC – ADOPCIÓN DE ENMIENDAS AL CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974, ENMENDADO
- ANEXO 12 PROYECTO DE RESOLUCIÓN MSC – ADOPCIÓN DE ENMIENDAS AL CÓDIGO INTERNACIONAL DE SEGURIDAD PARA NAVES DE GRAN VELOCIDAD, 2000 (CÓDIGO NGV 2000)
- ANEXO 13 PROYECTO DE CIRCULAR MSC – DOCUMENTO DE CUMPLIMIENTO DE LAS PRESCRIPCIONES ESPECIALES APLICABLES A LOS BUQUES QUE TRANSPORTEN MERCANCÍAS PELIGROSAS CON ARREGLO A LO DISPUESTO EN LA REGLA II-2/19 DEL CONVENIO SOLAS 1974, ENMENDADO Y EN LA REGLA 7.17 DEL CÓDIGO NGV 2000, ENMENDADO
- ANEXO 14 JUSTIFICACIÓN DE LA PROPUESTA DE INCLUIR UN NUEVO PUNTO EN EL PROGRAMA DE TRABAJO – ENMIENDAS AL CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE LA SEGURIDAD DE LOS CONTENEDORES, 1972, RELATIVAS A LA CAPACIDAD PARA EXAMINAR CONTENEDORES

1 GENERALIDADES

1.1 El Subcomité celebró su 12º periodo de sesiones del 17 al 21 de septiembre de 2007 bajo la presidencia de la Sra. Olga P. Lefèvre (Francia). También estuvo presente el Vicepresidente, el 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
ARGENTINA	LIBERIA
AUSTRALIA	MALASIA
BAHAMAS	MARRUECOS
BÉLGICA	MÉXICO
BOLIVIA	NIGERIA
BRASIL	NORUEGA
CANADÁ	NUEVA ZELANDIA
CHILE	PAÍSES BAJOS
CHINA	PANAMÁ
CHIPRE	PAPUA NUEVA GUINEA
COLOMBIA	PERÚ
CÔTE D'IVOIRE	POLONIA
CUBA	PORTUGAL
DINAMARCA	REINO UNIDO
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
GRECIA	TURQUÍA
INDONESIA	TUVALU
IRÁN (REPÚBLICA ISLÁMICA DEL)	UCRANIA
ISLAS MARSHALL	URUGUAY
ISRAEL	VANUATU
ITALIA	VENEZUELA

así como del siguiente Miembro Asociado de la OMI:

HONG KONG (CHINA)

y del siguiente Estado no miembro de la OMI:

ISLAS COOK

1.3 Asimismo, asistieron al periodo de sesiones un representante del siguiente organismo especializado de las Naciones Unidas:

ORGANISMO INTERNACIONAL DE ENERGÍA ATÓMICA (OIEA)

observadores de las siguientes organizaciones intergubernamentales:

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

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

CÁMARA NAVIERA INTERNACIONAL (ICS)
ORGANIZACIÓN INTERNACIONAL DE NORMALIZACIÓN (ISO)
UNIÓN INTERNACIONAL DE SEGUROS DE TRANSPORTES (IUMI)
CONFEDERACIÓN INTERNACIONAL DE ORGANIZACIONES SINDICALES
LIBRES (CIOSL)
BIMCO
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE SOCIEDADES DE CLASIFICACIÓN (IACS)
ICHCA INTERNATIONAL
CONSEJO EUROPEO DE LA INDUSTRIA QUÍMICA (CEFIC)
FORO MARÍTIMO INTERNACIONAL DE COMPAÑÍAS PETROLERAS (OCIMF)
INSTITUTO DE ARRENDADORES INTERNACIONALES DE CONTENEDORES
(IICL)
FEDERACIÓN INTERNACIONAL DE ASOCIACIONES DE CAPITANES DE
BUQUE (IFSMA)
UNIÓN INTERNACIONAL DE TRANSPORTES POR CARRETERA (IRU)
CONSEJO CONSULTIVO DE MERCANCÍAS PELIGROSAS (DGAC)
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE ARMADORES DE BUQUES DE CARGA
SECA (INTERCARGO)
INSTITUTO DE INGENIERÍA, CIENCIA Y TECNOLOGÍA NAVALES (IMarEST)
INSTITUTO MUNDIAL DEL TRANSPORTE NUCLEAR (WNTI)
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE TERMINALES DE GRANELES (IBTA)
ASOCIACIÓN DE ARMADORES DE BUQUES QUE TRANSPORTAN MATERIAS
POTENCIALMENTE PELIGROSAS (VOHMA)

Discurso inaugural

1.4 Al dar la bienvenida a los participantes, el Sr. A. Petrov, Director Adjunto Superior de la Subdivisión de Tecnología Marina y Carga, señaló, en nombre del Secretario General, su confianza en que la celebración del periodo de sesiones en Central Hall, Westminster, durante las labores de acondicionamiento de la sede de la OMI fuera un reto que los delegados afrontarían con buena voluntad y sentido del humor.

El Director Adjunto Superior señaló a la atención del Subcomité el lema del Día Marítimo Mundial correspondiente al año en curso: **La respuesta de la OMI a los retos ambientales actuales**. Indicó que este lema había proporcionado a la Organización una oportunidad excelente de fomentar la sensibilización sobre la amenaza que representan para el medio ambiente las operaciones de transporte marítimo, así como de demostrar, mediante la

adopción de medidas apropiadas, preventivas y, si es necesario, correctivas, que el sector marítimo se preocupa por el medio ambiente y, aún más, que está a la vanguardia de la respuesta a ese reto. Hizo hincapié en que la aportación del Subcomité a la protección del medio marino mejorando constantemente la seguridad del transporte de cargas mediante diversas medidas y, de esta manera, reduciendo la pérdida de cargas y evitando la contaminación accidental- se valoraba en su justa medida y debería continuar en el futuro.

Con respecto a los puntos importantes del orden del día, el Director Adjunto Superior, tras referirse a las enmiendas al Código IMDG, tomó nota con satisfacción de los avances realizados por el Subcomité y su Grupo en cuanto a la armonización de las disposiciones del Código IMDG con las de las Recomendaciones de las Naciones Unidas relativas al transporte de mercancías peligrosas. A este respecto subrayó que, si bien la labor de armonización es importante para el transporte multimodal y la eficacia del comercio mundial, es igualmente importante no perder de vista las exigencias únicas y específicas del transporte de mercancías peligrosas por mar. Por consiguiente, instó a actuar con prudencia y máximo cuidado cuando se elaboren las enmiendas consiguientes al Código IMDG.

En cuanto al asunto de los informes recibidos de los Estados Miembros sobre los programas de inspección de las unidades de transporte que lleven mercancías peligrosas, el Director Adjunto Superior señaló que continuaba registrándose una falta de cumplimiento general de las normas pertinentes de la OMI e instó a los Estados Miembros a que presentaran informes sobre los programas de inspección de las unidades de transporte que lleven mercancías peligrosas para que se pueda entender mejor dicha falta de cumplimiento y puedan adoptarse las medidas oportunas. Asimismo, reiteró que la falta de cumplimiento de las disposiciones pertinentes que rigen el transporte general de cargas y, en particular, el de cargas peligrosas, podía traducirse en repercusiones graves que ni los Estados Miembros ni el sector pueden permitirse.

En cuanto a la ultimación del Código de Cargas a Granel obligatorio, el Director Adjunto Superior se refirió a la determinación de las partes obligatorias y recomendarias del mismo - una labor que se traducirá en la adopción de las correspondientes enmiendas a los capítulos VI y VII del Convenio SOLAS para dotar al Código de carácter obligatorio- y señaló que está previsto que el carácter obligatorio del Código de Cargas a Granel contribuya oportunamente a incrementar la seguridad, la protección y la eficacia del transporte de las cargas sólidas a granel.

Con respecto a la labor relativa a las orientaciones sobre la provisión de condiciones de trabajo seguras para la sujeción de contenedores, el Director Adjunto Superior tomó nota de que dicha labor, que contribuirá a determinar los aspectos del proyecto y funcionamiento de los buques portacontenedores respecto de los cuales podrían y deberían introducirse mejoras en beneficio de la seguridad tanto de los trabajadores en tierra como de la tripulación de los buques, se traducirá en las Directrices revisadas para la elaboración del manual de sujeción de la carga, que garantizarán a su vez que los manuales de sujeción de la carga abarquen todos los aspectos pertinentes de la estiba y sujeción de la carga y proporcionen un planteamiento uniforme para la elaboración, la presentación y el contenido de dichos manuales, así como que los dispositivos de sujeción cumplan criterios aceptables de funcionamiento y resistencia aplicables al buque y a su carga.

El Director Adjunto Superior se refirió a otros temas importantes del orden del día, tales como el examen del Código de Buques Especiales, la aplicación de las prescripciones del Convenio SOLAS y del Código NGV 2000 relativas a las mercancías peligrosas transportadas en bultos, los informes y análisis de siniestros y sucesos, la ampliación del Código BLU para incluir

el grano, las orientaciones sobre la indumentaria protectora, y el modelo y procedimiento de aprobación del Manual de sujeción de la carga, todos los cuales exigen un examen meticuloso y exhaustivo, y, tras tomar nota del buen progreso realizado en el lapso interperiodos, dio las gracias a los grupos de trabajo por correspondencia, especialmente a sus coordinadores y a todos los Gobiernos y organizaciones participantes, por haber brindado sus conocimientos técnicos y haber dedicado su tiempo y otros recursos.

En relación con otras cuestiones de carácter más general, el Director Adjunto Superior se refirió a la seguridad en las reuniones de la OMI y subrayó que no hay lugar para la autocomplacencia en materia de seguridad y que no se transigiría en esta cuestión de importancia fundamental.

Refiriéndose al Plan voluntario de auditorías de los Estados Miembros de la OMI, el Director Adjunto Superior recordó a los delegados que dotar a dicho Plan de una base sólida constituye una de las prioridades fundamentales de la Organización para el año actual y los venideros y que, una vez más, el Secretario General desea recabar el apoyo y la cooperación de todo aquel que esté en situación de contribuir a su implantación amplia y eficaz. A continuación, informó a los delegados de que las auditorías de los Estados Miembros habían comenzado a realizarse en septiembre, de que hasta la fecha se habían terminado 14 y de que todo apuntaba a que el proceso hubiera resultado satisfactorio, tras la aceptación de los resultados de las auditorías por todos los Estados Miembros auditados hasta la fecha. Un total de 34 Estados Miembros se había ofrecido voluntariamente a someterse a la auditoría y, además de alentar a todos los Estados Miembros restantes a que sopesen la posibilidad de hacer lo propio, se invitó a aquellos que alberguen dicha intención a que lo notifiquen a la Organización lo antes posible; esto facilitará que la planificación de auditorías se realice durante los meses restantes del bienio actual y del próximo.

Observaciones de la Presidenta

1.5 La Presidenta, tras expresar su agradecimiento al Director Adjunto Superior, declaró que las palabras del Secretario General, así como las opiniones y peticiones formuladas, 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 12/1/Rev.1 y DSC 12/1/Rev.1/Corr.1) y un calendario provisional (DSC 12/1/1/Add.1), en su forma enmendada, que se utilizaría a modo de guía durante el periodo de sesiones. El orden del día adoptado, junto con una lista de los documentos examinados en relación con cada uno de sus puntos, figura en el documento DSC 12/INF.10.

1.7 Las decisiones del Subcomité respecto del establecimiento de los 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 MEPC 55, el MSC 82, el FP 51, el DE 50, el FAL 34, el BLG 11, el SLF 50, el MEPC 56 y el NAV 53, según se informa en los documentos DSC 12/2 y DSC 12/2/1, 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.

INFORME DEL GRUPO DE SUPERVISORES TÉCNICOS Y DE REDACCIÓN

3.2 El Subcomité aprobó, en términos generales, el informe del Grupo de supervisores técnicos y de redacción correspondiente al periodo de sesiones que celebró del 28 de mayo al 1 de junio de 2007, y adoptó decisiones sobre las medidas cuya adopción se le pedía (DSC 12/3, párrafos 34.1 a 34.12), según se indica en los párrafos siguientes.

Fe de erratas y correcciones del Código IMDG (enmienda 33-06)

3.3 El Subcomité aprobó el proyecto de fe de erratas y correcciones del Código IMDG (enmienda 33-06) y, a reserva de su ultimación por el Grupo de supervisores técnicos y de redacción, basándose en las decisiones adoptadas durante el pleno, pidió a la Secretaría que publicara la fe de erratas y correcciones ultimada antes del 1 de enero de 2008, fecha a partir de la cual la enmienda 33-06 al Código IMDG adquirirá carácter obligatorio.

Enmiendas al Código IMDG

Instrucción de embalaje/envasado LP02

3.4 Tras examinar la observación formulada por el Grupo de supervisores técnicos y de redacción, según la cual el texto de la nota que figura debajo de 4.1.1 de las Recomendaciones de las Naciones Unidas relativas al transporte de mercancías peligrosas debería enmendarse a fin de incluir la instrucción LP02 para la Clase 2, dado que dicha instrucción de embalaje/envasado hace referencia a los aerosoles de desecho, y tras tomar nota de que el Subcomité de Expertos de las Naciones Unidas había examinado en su 31º periodo de sesiones, celebrado del 2 al 6 de julio de 2007, los resultados de la reunión del Grupo de supervisores técnicos y de redacción, y que había mostrado su conformidad con la observación del mencionado Grupo, el Subcomité acordó incluir la instrucción de embalaje/envasado LP02 en la nota que figura debajo de 4.1.1 en el Código IMDG.

Coherencia del color de las etiquetas

3.5 Tras tomar nota de que el Grupo de supervisores técnicos y de selección había señalado que existían discrepancias entre las versiones publicadas del Código y de las Recomendaciones de las Naciones Unidas en cuanto al color, el Subcomité pidió a la Secretaría que adoptase las medidas pertinentes a fin de velar por la armonía de las etiquetas entre las versiones publicadas del Código IMDG.

Disposiciones específicas relativas al transporte de bultos exceptuados (Clase 7)

3.6 Tras tomar nota de que el Grupo de supervisores técnicos y de selección había examinado el objetivo de 1.5.1.5.1 y de que dicho Grupo había señalado que era posible que la utilización del verbo "poder" dos veces diese lugar a confusión, así como otras discrepancias en el párrafo 2.7.2.4.1 subrayadas por el observador del OIEA, el Subcomité tomó nota de que la Secretaría tenía previsto asistir a la reunión sobre armonización del OIEA en septiembre de 2007.

Disposiciones especiales 216, 217, 218 y 335

3.7 El Subcomité tomó nota de que el Subcomité de Expertos de las Naciones Unidas había decidido modificar la disposición especial 335 para indicar que, cuando sea visible algún líquido libre, la mezcla debe clasificarse con arreglo al N° ONU 3082 y también sustituir la expresión "embalaje/envase a granel" por "contenedor para graneles" en la segunda frase e insertar una nueva tercera frase que diga lo siguiente: "Si se observa algún líquido libre en el momento en que se carga la mezcla o cuando se cierre el embalaje/envase o la unidad de transporte, la mezcla se clasificará como N° ONU 3082" y decidió remitir el texto al Grupo de supervisores técnicos y de redacción para su ultimación.

Mercancías peligrosas embaladas/envasadas en cantidades exceptuadas

3.8 El Subcomité tomó nota de que al examinar las prescripciones relativas a la documentación de las mercancías peligrosas transportadas en cantidades exceptuadas, el Grupo de supervisores técnicos y de redacción, con la excepción de una delegación, había señalado que el texto del párrafo 3.5.6 de las Recomendaciones de las Naciones Unidas relativas al transporte de mercancías peligrosas, que trata de la documentación, no estaba armonizado con el texto de la regla VII/4 del Convenio SOLAS ni con el de la regla 4 del Anexo III del MARPOL, y que tampoco estaba en consonancia con las decisiones adoptadas por el Subcomité en su 9° periodo de sesiones (DSC 9/15, párrafo 3.9), y había elaborado dos textos alternativos para el párrafo 3.5.6.1 del anexo 4 del documento DSC 12/3.

3.9 El Subcomité recordó que en su 9° periodo de sesiones había decidido que, en aras de la seguridad, era sumamente importante exigir que las mercancías peligrosas transportadas en cualquier cantidad estuvieran acompañadas de documentos apropiados y que no era conveniente conceder ninguna excepción, y que, por lo que respecta al etiquetado y marcado de los embalajes/envases y las unidades de transporte que contengan mercancías en cualquier cantidad, el DSC 9 había considerado que las disposiciones actualmente establecidas en el Código IMDG eran adecuadas para el modo marítimo, y que no sería prudente autorizar ninguna atenuación de las mismas.

3.10 Asimismo, el Subcomité recordó que el MSC 80 había refrendado las decisiones adoptadas por el DSC 9 relativas al transporte de mercancías peligrosas en cantidades limitadas, cantidades exceptuadas y como artículos de consumo y, tras mantener un debate detallado

durante el cual la mayoría de las delegaciones se mostró a favor de disponer de un documento de transporte para las mercancías peligrosas en cantidades exceptuadas y aceptó el texto alternativo propuesto para la sección 3.5.6.1, decidió remitir dicho texto al Grupo de supervisores técnicos y de redacción para su ultimación y pidió a la Secretaría que hiciera llegar esta decisión al Subcomité de Expertos de las Naciones Unidas.

3.11 El Subcomité tomó nota de que, con arreglo a la observación formulada por el Grupo de supervisores técnicos y de redacción, en la regla II-2/19.4 del Convenio SOLAS se establecían exenciones con respecto a la aplicación de las disposiciones relativas al documento de cumplimiento para los buques que transporten mercancías peligrosas en cantidades limitadas, si bien no se establecía ninguna disposición relativa a las mercancías peligrosas embaladas/envasadas en cantidades exceptuadas, y tras decidir que esta exención debía aplicarse también a las mercancías peligrosas en cantidades exceptuadas, remitió la decisión al Grupo de trabajo sobre la aplicación de las prescripciones del Convenio SOLAS y del Código NGV 2000 relativas a las mercancías peligrosas transportadas en bultos, al que encargó que preparase las correspondientes enmiendas a dicho Convenio y a dicho Código.

3.12 El Subcomité tomó nota de que el Grupo de supervisores técnicos y de redacción había opinado que podría existir un problema relativo a la inscripción de la marca de contaminante del mar en las unidades de transporte que lleven mercancías peligrosas en cantidades exceptuadas que sean contaminantes del mar; no obstante, el Subcomité decidió no exigir la marca de contaminante del mar en las unidades de transporte que lleven mercancías peligrosas en cantidades exceptuadas que sean contaminantes del mar y remitió esta decisión al Grupo de supervisores técnicos y de redacción, para que la tenga en cuenta cuando ultime el proyecto de enmienda 34-08.

Título del capítulo 2.9 del Código IMDG

3.13 Tras tomar nota de que el Grupo de supervisores técnicos y de redacción había opinado que tendrían que introducirse enmiendas consiguientes en el título del capítulo 2.9 a fin de tener en cuenta la inclusión de las disposiciones relativas a las sustancias potencialmente peligrosas para el medio ambiente, el Subcomité acordó examinar esta cuestión teniendo en cuenta el documento DSC 12/3/13.

Utilización de hielo seco sin embalar con fines de refrigeración en unidades de transporte

3.14 Tras tomar nota de que el Grupo de supervisores técnicos y de redacción había decidido que debería enmendarse el párrafo 3 de la disposición especial 297 a fin de reflejar el texto que figura en las Recomendaciones de las Naciones Unidas, y que la introducción de las enmiendas consiguientes en el párrafo 5.4.2.1.8 para armonizarlo con la disposición especial 297 daría lugar a una reducción del nivel de seguridad que ofrece la disposición y también a discrepancia con el texto de las Recomendaciones de las Naciones Unidas y de las Directrices OMI/OIT/Naciones Unidas-CEPE, el Subcomité tomó nota de que el Reino Unido tenía previsto presentar una propuesta sobre el particular en el 32º periodo de sesiones del Subcomité de Expertos de las Naciones Unidas y decidió aplazar el examen de la cuestión hasta que no se conozca el resultado de las labor del Subcomité de las Naciones Unidas.

Disposiciones sobre estiba y segregación aplicables al N° ONU 3476

3.15 El Subcomité tomó nota de que Grupo de supervisores técnicos y de redacción, tras insertar nuevas entradas en la Lista de mercancías peligrosas derivadas de las enmiendas a las Recomendaciones de las Naciones Unidas, había señalado disposiciones complementarias aplicables al Código IMDG, y que en el caso del N° ONU 3476, podían aplicarse las disposiciones sobre estiba de la categoría A o la categoría B y, tras decidir que deberían aplicarse las disposiciones de la Categoría A, remitió la decisión al Grupo de supervisores técnicos y de redacción para su ultimación.

Disposiciones en caso de un suceso relacionado con la Clase 1

3.16 El Subcomité tomó nota de que el Grupo de supervisores técnicos y de redacción, tras examinar una propuesta para añadir una nueva cláusula general relativa a las disposiciones en caso de que se produzca un suceso relacionado con mercancías de la Clase 1, había tomado nota de que:

- .1 la propuesta debería enmendarse, a fin de incluir un abanico más amplio de posibles peligros;
- .2 la propuesta también podría ser aplicable a mercancías de otras clases; y
- .3 no había podido llegarse fácilmente a un acuerdo acerca del emplazamiento de esta cláusula.

y que, habida cuenta de las observaciones antedichas, el Grupo de supervisores técnicos y de redacción había acordado sustituir el futuro por el condicional en el texto propuesto y había colocado la propuesta entre corchetes.

3.17 El Subcomité acordó, en principio, que la propuesta debería aplicarse a todas las clases de mercancías peligrosas y la remitió al Grupo de supervisores técnicos y de redacción para su ultimación.

Aprobación del proyecto de enmienda 34-08 al Código IMDG

3.18 El Subcomité examinó la petición del grupo (DSC 12/3, párrafo 34.9) de aprobar el proyecto de enmienda 34-08 al Código IMDG y adoptó las decisiones detalladas en los párrafos 3.56 a 3.58.

Indicación de las enmiendas entre diferentes versiones del Código IMDG

3.19 Tras tomar nota de que como resultado del cambio de formato del Código IMDG a una versión encuadrada ya no es posible identificar fácilmente las enmiendas a las disposiciones entre versiones diferentes del Código IMDG, el Subcomité pidió a la Secretaría que examinara posibles soluciones para rectificar esta situación.

Enmiendas a la Guía FEm revisada

3.20 El Subcomité aprobó el proyecto de circular MSC sobre el transporte de mercancías peligrosas, Enmiendas a los procedimientos revisados de intervención de emergencia para buques que transporten mercancías peligrosas (Guía FEm), que figura en el anexo 1, con objeto de someterlo a la aprobación del MSC 84.

RECOMENDACIONES DE LAS NACIONES UNIDAS RELATIVAS AL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS PELIGROSAS

Resultados del 31º periodo de sesiones del Subcomité de Expertos de las Naciones Unidas en Transporte de Mercaderías Peligrosas

3.21 El Subcomité tomó nota de que el Subcomité de Expertos de las Naciones Unidas se había reunido del 2 al 6 de julio de 2007 y de que:

- .1 se había alentado a las entidades reguladoras del transporte modal a que introdujeran con efecto inmediato las modificaciones en la instrucción de embalaje/ensado P804 (DSC 12/3/5, párrafo 2);
- .2 el Subcomité había aceptado un periodo de transición para la aplicación de los nuevos criterios relativos a la prueba de caída de los RIG (DSC 12/3/5, párrafos 3 y 4);
- .3 el Subcomité había reconocido que convendría mejorar la presentación de la información que se recoge en el capítulo 2.9, si bien en ese momento no había adoptado ninguna medida al respecto (DSC 12/3/5, párrafo 5);
- .4 el Subcomité había invitado a que se presentaran observaciones y una ponencia oficial en el próximo periodo de sesiones, con objeto de examinar la conveniencia de facilitar información específica relacionada con las unidades de transporte sometidas a fumigación y las unidades de transporte que contienen hielo seco como refrigerante; y
- .5 en relación con el resultado de la labor de la reunión del Grupo de supervisores técnicos y redacción celebrada en mayo/junio del año en curso, el Subcomité hizo suyas las recomendaciones del Grupo (DSC 12/3/5, párrafos 7 a 14),

y tras examinar el resultado pertinente de la labor del 31º periodo de sesiones del Subcomité de Expertos de las Naciones Unidas, según se indica *supra*, aprobó en principio esas decisiones y encargó al Grupo de supervisores Técnicos y de redacción que incorpore las propuestas restantes en el proyecto de enmienda 34-08.

Resultados de la labor del Grupo de trabajo sobre cantidades limitadas (armonización multimodal) constituido en el 31º periodo de sesiones del Subcomité de Expertos de las Naciones Unidas

3.22 Tras examinar un documento de la Secretaría (DSC 12/INF.9) en el que se informa del resultado de la labor del Grupo de trabajo sobre cantidades limitadas (armonización multimodal), constituido por el Subcomité de Expertos de las Naciones Unidas para analizar las disposiciones aplicables a los diferentes modos de transporte, el cual había decidido que sería preciso mantener

amplias consultas con las organizaciones interesadas en el transporte modal y que las organizaciones internacionales competentes deberían proporcionar información al respecto, a fin de facilitar la elaboración de propuestas ulteriores en el próximo periodo de sesiones, y tras examinar el resultado del examen de esta cuestión por el grupo oficioso, el Subcomité:

- .1 aprobó la propuesta de combinar las disposiciones aplicables a las cantidades limitadas y a los artículos de consumo. Como resultado, se suprimiría el párrafo 3.4.7, que excluye las mercancías destinadas a la venta;
- .2 tomó nota de que el rombo sin números que había propuesto el Subcomité de Expertos de las Naciones Unidas en la página 4 del documento DSC 12/INF.9 se había aceptado como marca para el modo marítimo a fin de identificar los bultos que contengan cantidades limitadas;
- .3 decidió que la marca antedicha, cuyas dimensiones son de 250 x 250 mm, también se exigiría para marcar las unidades de transporte que contengan cantidades limitadas; y
- .4 decidió que será necesario presentar la documentación completa, según se requiere en el capítulo 5.4 del Código IMDG;

y acordó, además, remitir lo antedicho al Subcomité de Expertos de las Naciones Unidas tomando nota, por lo que respecta a la necesidad de inscribir la marca de contaminante del mar en las unidades de transporte que contengan cantidades limitadas, de una opinión según la cual la marca de contaminante del mar no debería ser necesaria, a condición de que la información sobre el contaminante del mar en las unidades de transporte esté fácilmente disponible.

Presentación de los capítulos 2.9 y 2.10 del Código IMDG

3.23 Tras examinar una propuesta formulada por el Reino Unido (DSC 12/3/13) para mejorar la presentación del capítulo 2.9 del Código IMDG con objeto de que pueda consultarse más fácilmente e introducir algunas modificaciones de redacción en los capítulos 2.9 y 2.10, el Subcomité:

- .1 no respaldó los cambios que se propone introducir en el título del capítulo 2.9 y en las notas 1 y 2;
- .2 adoptó el texto del capítulo 2.9 que elaboró el Grupo de supervisores técnicos y de redacción y suprimió el texto que figura entre corchetes;
- .3 decidió no insertar la disposición especial SP 179 como párrafo 2.9.2.1;
- .4 no respaldó las propuestas para enmendar el capítulo 2.10, salvo la nota a pie de página; y
- .5 remitió la nota a pie de página al Grupo de supervisores técnicos y de redacción para que la examine con detenimiento y decida dónde debería insertarse;

No obstante, el Subcomité tomo nota de que la disposición SP 179 no se asignaba a ningún N° ONU en el Código IMDG y, por consiguiente, encargó al Grupo de supervisores técnicos y de redacción que examinara la cuestión e introdujera las correcciones pertinentes en el Código.

FORMACIÓN OBLIGATORIA

3.24 El Subcomité recordó que el MSC 82 había examinado el documento MSC 82/13/2 (Reino Unido) y una propuesta relativa a la formación obligatoria sobre el Código IMDG para el personal de tierra, había tomado nota de que dicha propuesta era interesante y había encargado al Subcomité que la estudiara con detenimiento, teniendo presente que conferir obligatoriedad, en el marco del Código IMDG, a las disposiciones de formación que tienen carácter de recomendación podría no ser la única solución y, por consiguiente, le encargó que explorara otras soluciones que dieran lugar a una mejor aplicación y a un mayor cumplimiento de las disposiciones del Código en tierra.

3.25 El Subcomité, tras examinar un documento presentado por el Reino Unido (DSC 12/3/3) sobre la cuestión de las cargas de mercancías peligrosas que se presentan para transportarse por mar y no se ajustan a las disposiciones en vigor, problema que se plantea cuando dichas cargas tienen su origen a muchas millas de distancia del medio marino y el personal no es consciente de los riesgos inherentes al entorno del buque y carece de conocimiento sobre las reglas del Código IMDG, así como un documento presentado por ICHCA (DSC 12/3/17) en el que se observa que existe una amplia preocupación en torno al transporte de mercancías peligrosas por mar y se señala que las iniciativas adoptadas con carácter unilateral no tendrán como resultado un mejoramiento sostenido de la situación y que en el Código IMDG debería introducirse una prescripción jurídica para la capacitación adecuada del personal de tierra, acordó, en principio, que el personal de tierra debería recibir formación adecuada para que esté en condiciones de aplicar las disposiciones del Código IMDG y, además, tomó nota de que varios Gobiernos Miembros ya habían introducido dichas prescripciones sobre formación en sus reglamentaciones nacionales.

3.26 Al examinar las cuestiones relacionadas con la aplicación obligatoria de las prescripciones sobre formación del personal de tierra, algunas delegaciones opinaron que tener el texto completo del Código IMDG únicamente en formato de documento impreso contribuiría a la accesibilidad y al fomento de las disposiciones del Código, tras tomar nota de que ya existía una disposición análoga según la cual el texto íntegro de las Recomendaciones de las Naciones Unidas relativas al Transporte de Mercancías Peligrosas era de acceso gratuito y podía descargarse en Internet. Sin embargo, el Subcomité reconoció que esta cuestión no era de su competencia e invitó al Comité a que estudiara la posibilidad de autorizar que el texto íntegro del Código IMDG pudiera descargarse en Internet.

3.27 Al examinar el modo de aplicar las disposiciones, se tomó nota de que los reglamentos nacionales ya exigen el cumplimiento del Código IMDG y esto tal vez pueda extenderse por analogía a la formación obligatoria. También se tomó nota de que se dispone de varios módulos de formación y de que, pese a que las organizaciones encargadas de la formación requerirían un tiempo para adaptarse a una prescripción obligatoria, este proceso no tiene que ser demasiado difícil.

3.28 Tras deliberar ampliamente sobre el asunto, el Subcomité acordó conceder carácter obligatorio a las disposiciones del Código IMDG sobre la formación del personal de tierra que manipula mercancías peligrosas, remitió la propuesta que figura en el anexo del documento DSC 12/3/3 (Reino Unido), enmendada por el Subcomité, y las observaciones formuladas en el Pleno, al Grupo de supervisores técnicos y de redacción para que las ultime y las incluya en la enmienda 34-08 al Código IMDG, y acordó que había examinado adecuadamente la cuestión de las soluciones alternativas a exigir la prescripción para la formación del personal de tierra en el Código IMDG.

3.29 El Subcomité tomó nota de que, pese al apoyo mayoritario con el que contaron en principio las propuestas, algunas delegaciones no las respaldaron, dado que, en su opinión, la OMI no contaba con la jurisdicción necesaria para conferir obligatoriedad a propuestas relativas a actividades en tierra y, por tanto, se reservaron su postura al respecto.

3.30 La delegación de Panamá opinó que dicho país es conciente de la necesidad de formación sobre el Código IMDG para el personal en tierra en aras de la seguridad del personal de a bordo y del medio marino, y agradeció los documentos presentados y la información contenida en los mismos. Sin embargo, la propuesta de estipular la formación obligatoria del personal de tierra planteaba inquietudes que deben ser abordadas antes de adoptar una decisión final, lo cual incumbe al Comité. En opinión de dicha delegación, la propuesta debe abordar diversos aspectos relativos a la implantación, dentro del ámbito marítimo y las competencias de la OMI. La certificación, verificación y auditoría propuestas parecen ir más allá de las competencias de las administraciones marítimas e incluso pueden considerarse más apropiadas para otras organizaciones, como por ejemplo la OIT. Debe prestarse atención especial a las propuestas de difusión gratuita del Código IMDG en el sitio de la OMI en la Red y a las repercusiones que dicha acción pueda tener en el Fondo de Imprenta de la Organización, lo cual debe ser evaluado en primer lugar por los órganos competentes de la OMI. Antes de examinar la cuestión de las prescripciones relativas a la formación obligatoria en virtud del Código IMDG y su posible fecha de entrada en vigor, el Subcomité deberá sopesar si es necesario abordar, entre otros, los temas antes mencionados, así como las exigencias en materia de cooperación técnica necesaria para una implantación apropiada en aras de una mejora de la seguridad y no como una medida evaluadora de los niveles de responsabilidad y los seguros relacionados con la carga.

3.31 La delegación de Chipre compartió las inquietudes reflejadas en el documento DSC 12/3/3, así como sus propósitos, y opinó que la formación es necesaria y fundamental para la mejora de la seguridad y la reducción de los siniestros marítimos. La delegación añadió que Chipre opina en principio que la exigencia de formación del personal de tierra podría constituir una inferencia en las competencias de autoridades nacionales distintas de la Administración marítima de un Estado Miembro. En opinión de dicha delegación, el problema expuesto en el documento era una cuestión de sensibilización, que podía corregirse fácilmente remitiendo a todo el personal de tierra una circular relativa a las disposiciones del Código IMDG de carácter no obligatorio. En cuanto a la propuesta de incluir el Código en el sitio en la Red de la OMI para descargarlo gratuitamente, la delegación declaró que la venta de publicaciones de la OMI constituía un desahogo económico no sólo para el Fondo de Cooperación Técnica, sino para la Organización en su conjunto. La delegación se reservó el derecho de volver a plantear esta cuestión en el seno de otros órganos de la Organización, incluidos el Comité Jurídico y el Consejo.

3.32 La delegación de China, si bien en principio respaldó las enmiendas para conferir obligatoriedad a las prescripciones sobre capacitación del personal de tierra, que figuran en el capítulo 1.3 del Código IMDG, opinó que la formación de dicho personal requiere una coordinación con diferentes organizaciones y autoridades y que las Administraciones necesitarán disponer de más tiempo para preparar y coordinar la aplicación obligatoria de las disposiciones. Por consiguiente, la mencionada delegación propuso que no se incluya la formación obligatoria en la enmienda 34-08 del Código IMDG.

CONTAMINANTES DEL MAR

Prescripciones relativas a la declaración del nombre de expedición como denominación distinta del nombre técnico correcto

3.33 El Subcomité examinó una propuesta formulada por Alemania (DSC 12/3/7) para introducir modificaciones de redacción en el capítulo 3 del Código IMDG con objeto de aclarar las prescripciones relativas al "nombre de expedición" establecidas en el Código IMDG como denominación distinta del "nombre técnico correcto" que se exige en el Anexo III del MARPOL, respaldó dicha propuesta, en principio, y la remitió al Grupo de supervisores técnicos y de redacción para su ultimación, teniendo en cuenta las observaciones del Subcomité.

Circular DSC sobre contaminantes del mar

3.34 Basándose en un proyecto de circular DSC presentado por el Reino Unido (DSC 12/3/14) en el que se propone cómo tratar en el Código IMDG (enmienda 34-08) las cuestiones relativas a los contaminantes del mar entre el 1 de enero de 2008 y el 1 de enero de 2009, periodo durante el cual sus disposiciones se aplicarán con carácter voluntario, el Subcomité aprobó la circular DSC.1/Circ.54, titulada Información sobre las enmiendas a las disposiciones relativas a los contaminantes del mar, a reserva de las mejoras de redacción y de su armonización con el Anexo III del MARPOL, según sea necesario, por el Grupo de supervisiones técnicos y de redacción, e invitó al MSC y al MEPC a que refrendaran las medidas adoptadas por el Subcomité.

Proyecto de circular sobre Orientaciones relativas a la aplicación del capítulo 2.10 (Contaminantes del mar) del Código marítimo internacional de mercancías peligrosas (IMDG) (enmienda 33-06)

3.35 Tras examinar un proyecto de circular DSC preparado por la Secretaría, en consulta con el Presidente, (DSC 12/3/18) en el que se propone un método para abordar la necesidad de satisfacer las prescripciones establecidas en el capítulo 2.10 del Código IMDG, el Subcomité aprobó la circular DSC.1/Circ.55 sobre Orientaciones relativas a la aplicación del capítulo 2.10 (Contaminantes del mar) del Código marítimo internacional de mercancías peligrosas (IMDG) (enmienda 33-06) a reserva de las mejoras de redacción que introduzca el Grupo de supervisores técnicos y de redacción, e invitó al MSC y al MEPC a que refrendaran las medidas adoptadas por el Subcomité.

SEGREGACIÓN DE PERSULFATOS

3.36 El Subcomité examinó documentos presentados por Alemania (DSC 12/3/8) y los Estados Unidos (DSC 12/3/15 y DSC 12/INF.8) acerca de la segregación de los persulfatos y respaldó el objetivo de las propuestas, si bien se expresaron opiniones encontradas acerca de qué propuestas estaban más claras y deberían, por tanto, adoptarse.

3.37 Tras el pertinente debate, durante el cual la delegación de Alemania retiró sus propuestas para enmendar la columna 16 del N° ONU 3215 y la columna 17 del N° ONU 3215 y, en cambio, propuso asignar una disposición especial al N° ONU 3215 en la que se aborde esta cuestión, el Subcomité acordó remitir las propuestas enmendadas al Grupo de supervisores técnicos y de redacción con miras a su ultimación, habida cuenta de las observaciones formuladas anteriormente.

PROPUESTAS VARIAS

3.38 El Subcomité examinó otras propuestas que guardan relación con el transporte de mercancías peligrosas, según se detalla en los párrafos siguientes.

Orientaciones sobre la facilitación de información complementaria en el documento de transporte/expedición

3.39 Se señaló a la atención del Subcomité la decisión pertinente adoptada por el MSC 82 el cual, tras examinar los documentos MSC 82/13/1 (Reino Unido) y MSC 82/13/3 (WNTI), le encargó que:

- .1 preparara las correspondientes enmiendas al Código, para no repetir innecesariamente la información que ya figura en el mismo; y
- .2 elaborase orientaciones pertinentes para todas las clases de mercancías peligrosas en forma de enmiendas al Código IMDG, sobre la facilitación de información complementaria en el documento de transporte/expedición, con objeto de garantizar, entre otras cosas, que los documentos no se recargan con información adicional y que no se suprime información relacionada con la seguridad.

3.40 Tras examinar la decisión anteriormente mencionada del MSC 82, el Subcomité acordó remitir los documentos al Grupo de supervisores técnicos y de redacción para que los examine con detenimiento y le asesore al respecto en su 13° periodo de sesiones.

Exclusión de la fibra de tampico del Código IMDG

3.41 Tras recordar que el DSC 10 había examinado una propuesta formulada por México (DSC 10/3/2) para excluir la fibra de tampico del Código IMDG y que la propuesta no había recibido apoyo al no haberse facilitado ningún informe sobre la prueba efectuada en este producto, el Subcomité examinó el documento DSC 12/3/2 (México) en el que se recoge la misma propuesta, acompañada del pertinente informe sobre la prueba, refrendó la propuesta y encargó al Grupo de supervisores técnicos y de redacción que ultimara la cuestión, teniendo en cuenta la necesidad de enmendar la disposición especial SP299 tras respaldar el Subcomité la opción 1 propuesta por México.

Eliminación de obstáculos prácticos al aplicar las exenciones

3.42 Tras recordar que el DSC 10 había examinado una propuesta formulada por CEFIC (DSC 10/3/7) para eliminar los obstáculos prácticos al utilizar las exenciones y mejorar durante la travesía el conocimiento de dichas exenciones y que la propuesta no se había adoptado, si bien se había instado a los Gobiernos Miembros a que hicieran el mejor uso posible de los mecanismos disponibles para difundir la información, el Subcomité examinó el documento

DSC 12/3/4 (CEFIC) en el que se señala que no se habían observado mejoras significativas y se propone que se enmiende la sección 7.9.1.1 del Código IMDG, con objeto de que los beneficiarios de las exenciones obtengan un acuse de recibo oficial de la exención por parte de las autoridades competentes del Estado de abanderamiento y de los Estados rectores de los puertos de llegada y salida.

3.43 Tras examinar la propuesta formulada por CEFIC, el Subcomité manifestó que estaba de acuerdo con la misma y reconoció que era necesario disponer de un proceso de notificación eficaz; no obstante, tras tomar nota también de que podrían existir problemas relacionados con los procedimientos de acuse de recibo positivo, los procedimientos de acuse de recibo tácito y los acuerdos tripartitos, el Subcomité remitió el documento al Grupo de supervisores técnicos y redacción para que lo examine con detenimiento y le asesore al respecto en su 13º periodo de sesiones.

Actualización de las Directrices sobre la arrumazón de las unidades de transporte

3.44 El Subcomité examinó el documento DSC 12/3/6 (Alemania) y tomó nota de que si bien el Código IMDG se actualiza cada dos años, las Directrices sobre la arrumazón de las unidades de transporte no se han modificado desde la adopción de la enmienda 31-02 del Código IMDG, y que sería conveniente introducir mejoras en dichas Directrices.

3.45 El Subcomité recordó que el MSC 76 había aprobado la circular MSC/Circ.787, Directrices OMI/OIT/Naciones Unidas-CEPE sobre la arrumazón de las unidades de transporte, que se elaboraron en colaboración con el Grupo de trabajo de las Naciones Unidas-CEPE sobre el transporte combinado (WP.24), y que dichas directrices fueron posteriormente refrendadas por el Comité de Transportes Interiores de la CEPE en enero de 1997 y por el Consejo de Administración de la OIT en marzo de ese año, decidió que la propuesta de Alemania era interesante y, preparó la correspondiente justificación para incluir en el programa de trabajo un nuevo punto sobre el examen de la resolución anteriormente mencionada, para que sea examinada por el Comité, según figura en el anexo 2.

Contenedores fumigados

3.46 El Subcomité examinó una propuesta formulada por Bélgica (DSC 12/3/9), en la que señala que el transporte de las unidades de transporte sometidas a fumigación suscita cada vez mayor interés, al igual que la necesidad de que la documentación prescrita en virtud del párrafo 5.4.4.2 sea clara, y de que en el seno de la comunidad naviera internacional, así como también entre las autoridades locales y/o portuarias, se cree que cuando se hace referencia al "Documento de transporte" se entiende, por definición, el impreso para la transporte multimodal de mercancías peligrosas, estipulado en el párrafo 5.4.5 del Código IMDG.

3.47 El Subcomité tomó nota de que, a juicio de Bélgica, el impreso para el transporte multimodal de mercancías peligrosa no es el documento apropiado para la expedición de contenedores sometidos a fumigación, que no contienen mercancías peligrosas contempladas en el Código IMDG, y que la información exigida en dicho documento de transporte de mercancías peligrosas, mencionado en el párrafo 5.4.1.6: Certificación, y en el párrafo 5.4.2: Certificado de arrumazón del contenedor/vehículo, no debería aplicarse a los contenedores fumigados que no contengan mercancías peligrosas.

3.48 Además, el Subcomité tomó nota de que Bélgica consideraba que, dado que la situación anteriormente mencionada da lugar a que en repetidas ocasiones, las unidades de transporte fumigadas que no contienen mercancías peligrosas sufran retrasos innecesarios, y que estas expediciones frustradas no sólo suponen un obstáculo para el comercio, sino que también entrañan como consecuencia riesgos adicionales para los ya congestionados terminales y puertos donde se las retiene, la introducción de una descripción más genérica utilizada habitualmente en el sector de transporte marítimo podría ser provechosa y simplificaría las cosas, por lo que como alternativa se proponía sustituir "documento de transporte" por "documento de expedición", cuya definición sería "documento en el que se enumeran los elementos de una expedición y en el que se recoge cualquier otra información sobre el suministro y el transporte exigida por todas las partes interesadas en el movimiento de las mercancías".

3.49 El Subcomité expresó opiniones encontradas acerca de la eficacia de las propuestas de Bélgica y, habida cuenta de que el Subcomité de Expertos de las Naciones Unidas iba a examinar la cuestión en su 32º periodo de sesiones al tener una dimensión multimodal, invitó a dicho país a que presentara una propuesta revisada en el DSC 13, teniendo en cuenta el resultado pertinente de la labor del mencionado 32º periodo de sesiones de ese Subcomité.

Nº ONU 3028, Acumuladores portátiles de hidruro de níquel

3.50 Tras examinar un informe presentado por Alemania (DSC 12/6/8) en el que se da cuenta de una investigación realizada sobre la explosión y el incendio a bordo del buque portacontenedores **Punjab Senator** producidos por las condiciones de transporte de dos contenedores cargados con baterías recargables y una propuesta consiguiente (DSC 12/3/10) para que el Nº ONU 3028 esté sujeto a una nueva disposición especial, en virtud de la cual las reglas se apliquen únicamente cuando esas sustancias se transporten por mar, a reserva de ciertas condiciones, el Subcomité tomó nota de que si bien 60 °C no podía considerarse una temperatura fría, era posible que las cargas contenerizadas experimentaran temperaturas superiores a los 60 °C al estar expuestas a fuentes de calor tales como radiaciones solares en climas tropicales.

3.51 Además, el Subcomité tomó nota de que dichas fuentes de calor podrían repercutir negativamente en la gama de cargas y que las temperaturas podrían ser muy elevadas y afectar a cargas que no se clasificaban como mercancías peligrosas y que, por consiguiente, podría no ser conveniente enmendar las disposiciones del Código IMDG únicamente habida cuenta de la desafortunada experiencia que se tuvo con el buque portacontenedores **Punjab Senator**.

3.52 Al examinar cómo avanzar en esta labor, el Subcomité tomó nota de que en el seno del Subcomité de Expertos de las Naciones Unidas se estaba manteniendo debates similares y que, si bien podría ser prematuro publicar una circular DSC antes de conocer las conclusiones de ese Subcomité, convendría señalar a la atención del Comité las consecuencias potencialmente graves de exponer algunas cargas contenerizadas a fuentes de calor elevadas.

Código CNI

3.53 Tras examinar una propuesta formulada por Francia (DSC 12/3/11) para restablecer en el Código IMDG un vínculo al Código CNI en el que se dirija a los usuarios del Código al Código CNI cuando se trate de números ONU correspondientes a cargas CNI, el Subcomité aprobó la propuesta y la remitió al Grupo de supervisores técnicos y de redacción para su ultimación.

Estiba de mercancías de la Clase 3

3.54 Tras examinar una ponencia presentada por Francia (DSC 12/3/12) en la que se señala que en los párrafos 7.1.9.2 y 7.1.9.6 del Código IMDG se aplican estrictamente condiciones particulares de estiba para las sustancias inflamables cuyo punto de inflamación sea 23 °C v.c., del Grupo de embalaje/envase III, y que quizás convendría modificar el texto, para que las disposiciones sean aplicables únicamente a las sustancias cuyo punto de inflamación sea inferior a 23 °C v.c., el Subcomité aprobó la propuesta y la remitió al Grupo de supervisores y de redacción para su ultimación e inclusión en la enmienda (34-08) del Código IMDG.

Instrucción de embalaje/envasado P001

3.55 Tras examinar una propuesta formulada por la República de Corea (DSC 12/3/16), el Subcomité observó que las prescripciones de PP1 en la instrucción de embalaje/envasado P001 aplicables a los números ONU 1133, 1210, 1263 y 1866 no son similares a las prescripciones establecidas en los párrafos 3.4.2.1 y 3.4.2.2 del Código IMDG y que, a fin de evitar confusiones, no debería suprimirse PP1 en la instrucción de embalaje/envasado P001. Tras tomar nota de que esta disposición no sólo se aplicaba al modo marítimo, el Subcomité estimó que, en caso de que fuera necesario introducir una enmienda al respecto, ésta también debería plantearse ante el Subcomité de Expertos de las Naciones Unidas.

Transporte de turba a granel

3.56 Tras examinar un informe presentado por Suecia (DSC 12/6/3) sobre un suceso en el que se descubrió que una carga de turba a granel no documentada como mercancía peligrosa transportada en un camión había entrado en combustión durante el viaje, el Subcomité tomó nota de la información facilitada e invitó a Suecia a que presentara más información al Subcomité sobre las medidas que podrían adoptarse para evitar futuros sucesos y sobre cómo facilitar información relacionada con dichas medidas a la comunidad marítima.

PROYECTO DE ENMIENDA 34-08 AL CÓDIGO IMDG

3.57 Basándose en el anexo 4 del documento DSC 12/3, el Subcomité aprobó la enmienda 34-08 al Código IMDG y autorizó al Grupo de supervisores técnicos y redacción a que ultimara todos los textos acordados y preparase el texto final del proyecto de enmienda 34-08 al Código IMDG, teniendo en cuenta las propuestas aprobadas en principio, las decisiones pertinentes del MSC y el MEPC y las observaciones formuladas durante el Pleno. El Subcomité pidió al Secretario General que las distribuyese de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII del Convenio SOLAS, para su examen y ulterior adopción en el MSC 84.

3.58 A este respecto, el Subcomité recordó que el MSC 75 (MSC 75/24, párrafo 7.36) había aprobado el procedimiento propuesto para la adopción de futuras enmiendas al Código IMDG, así como la autorización general propuesta para la distribución de las propuestas de enmienda, que estipula lo siguiente:

- .1 las enmiendas al Código IMDG obligatorio se adoptarán cada dos años, de modo que puedan entrar en vigor el 1 de enero de los años pares, es decir, el 1 de enero de 2006, el 1 de enero de 2008 y así sucesivamente;

- .2 en un periodo de sesiones que se celebre en año impar, el Subcomité DSC prepara y aprueba propuestas de enmienda elaboradas a partir de las enmiendas aprobadas por el Comité de Expertos de las Naciones Unidas en Transporte de Mercaderías Peligrosas, y las que propongan los Gobiernos Miembros;
- .3 las propuestas de enmienda al Código IMDG, aprobadas así por el Subcomité DSC, 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 el artículo VIII b) i) de dicho Convenio, para que las examine y adopte el MSC ampliado en su siguiente periodo de sesiones;
- .4 las enmiendas propuestas que pueda adoptar el MSC ampliado, de conformidad con el artículo VIII vi) 2) bb) del Convenio SOLAS, entrarán en vigor 18 meses después, es decir, el 1 de enero de un año par;
- .5 un año antes de la fecha de entrada en vigor de las nuevas enmiendas, se invita a los Gobiernos a que apliquen las mismas con carácter voluntario. Durante dicho periodo, se deberá aceptar el transporte de mercancías peligrosas en cumplimiento del Código IMDG en vigor o bien del Código que incorpora las nuevas enmiendas; y
- .6 la resolución del MSC sobre la adopción de nuevas enmiendas al Código IMDG debería incluir, en un párrafo dispositivo, una cláusula sobre el tratamiento antes mencionado del Código enmendado, según se indica en el subpárrafo .5 *supra*.

3.59 Al aprobar las enmiendas al Código IMDG anteriormente mencionadas, el Subcomité autorizó a la Secretaría a que, cuando prepare los textos definitivos de las mismas, introduzca las correcciones de redacción que estime pertinentes.

FUTUROS PERIODOS DE SESIONES DEL GRUPO DE SUPERVISORES TÉCNICOS Y DE REDACCIÓN

3.60 El Subcomité tomó nota de que esta cuestión sería examinada al tratar el punto 16 (Programa de trabajo y orden del día del DSC 13) del orden del día.

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

Generalidades

4.1 El Subcomité examinó las propuestas presentadas en relación con este punto del orden del día y las partes pertinentes del documento DSC 12/5 (Japón), tal como se expone en los siguientes párrafos.

Informe del Grupo de trabajo constituido durante el DSC 11

4.2 El Subcomité recordó que, en su 11º periodo de sesiones, había constituido el Grupo de trabajo sobre las enmiendas al Código de Cargas a Granel y su aplicación obligatoria, cuyo mandato se reseña en el párrafo 5.8 del documento DSC 11/19 y que, basándose en el informe verbal del Presidente del Grupo de trabajo, había constituido el Grupo de trabajo por correspondencia sobre las enmiendas al Código de Cargas a Granel y su aplicación obligatoria, coordinado conjuntamente por Australia y el Japón, cuyo mandato se estipula en el

párrafo 5.12 del documento DSC 11/19. El Subcomité señaló que la labor posterior del Grupo de trabajo por correspondencia se había adelantado a las medidas solicitadas y aprobó, en términos generales, las partes del informe relacionadas con el punto 4 del orden del día.

Informe del Grupo de trabajo por correspondencia

4.3 Tras examinar las siete partes del informe del Grupo de trabajo por correspondencia (DSC 12/4/4, DSC 12/4/5, DSC 12/4/6, DSC 12/4/7, DSC 12/4/8, DSC 12/4/9 y DSC 12/4/10) y los documentos pertinentes presentados al periodo de sesiones (DSC 12/4/17, DSC 12/4/18 y DSC 12/5), el Subcomité aprobó el informe, en términos generales, y adoptó las decisiones que se reseñan a continuación:

- .1 hizo suya la opinión del Grupo de trabajo sobre el contenido y los suplementos del Código de Cargas a Granel, suprimió los corchetes del título de la sección 1 y, tras tomar nota de que la sección 2 también era aplicable al transporte de cargas sólidas a granel, remitió el título enmendado al Grupo de trabajo para que éste lo mejorara, según fuera necesario (DSC 12/4/5, párrafos 13, 14 y 18.1 y anexo 3);
- .2 acordó que los acuerdos tripartitos eran adecuados en el caso de las cargas sólidas a granel peligrosas no previstas en el Código de Cargas a Granel (DSC 12/4/5, párrafos 6 a 8);
- .3 en relación con las cargas sólidas a granel no peligrosas que no figuran en el Código de Cargas a Granel, acordó que debería examinarse más a fondo la posibilidad de concertar acuerdos tripartitos, y también tomó nota de la necesidad de determinar dichas cargas; que en caso que no se concierten acuerdos tripartitos, podrían surgir problemas de seguridad en relación con las PPG; y que sería necesario hacer saber a las entidades afectadas cuándo se requieren los acuerdos tripartitos (DSC 12/4/5, párrafos 6 a 8);
- .4 tomó nota de que, si bien aumentaría la carga administrativa, quizá sería necesario incluir todas las cargas sólidas a granel no previstas en el Código de Cargas a Granel hasta que se determine la mayoría de las cargas peligrosas potencialmente peligrosas. El Subcomité también tomó nota de que esta tarea se debe realizar de manera consecuente, y remitió la cuestión al Grupo de trabajo para que la examine y para que presente propuestas sobre cómo avanzar en esta cuestión (DSC 12/4/5, párrafos 6 a 8);
- .5 suprimió los corchetes y decidió mantener el texto de la subsección 1.7.22 (DSC 12/4/5, anexo 5)
- .6 suprimió el texto de la subsección 2.1.1 (DSC 12/4/5, anexo 5):
- .7 refrendó la opinión del Grupo de trabajo por correspondencia de que se debería mantener la palabra "eficazmente" en la subsección 3.4.2 (DSC 12/4/5, párrafo 23);
- .8 tomó nota de la falta de definición de la expresión "eficazmente ventilados" (DSC 12/4/5, párrafo 24);

- .9 llegó a un acuerdo sobre el texto revisado de la subsección 3.5.5 con la excepción de la expresión "que no esté lo suficientemente ventilado con aire", que se remitió al Grupo de trabajo a fin de que éste la examinara y la mejorara (DSC 12/4/5, párrafo 26);
- .10 remitió al Grupo de trabajo los textos del PREÁMBULO y las secciones 1 a 3 a fin de incluirlos en el texto del Código de Cargas a Granel de carácter obligatorio, teniendo en cuenta las propuestas pertinentes presentadas por el Japón (DSC 12/4/5, párrafo 31.11);
- .11 remitió el proyecto de formulario de información sobre la carga para cargas sólidas a granel al Grupo de trabajo, para que éste lo ultime (DSC 12/4/6, párrafo 2 y anexo 1);
- .12 señaló que podría ser útil mantener la lista de procedimientos normalizados de muestreo como ejemplo y la remitió al Grupo de trabajo para que éste la continuara examinando (DSC 12/4/6, párrafo 6);
- .13 tomó nota de la adición verbal del párrafo 24.2 *bis* al documento DSC 12/4/6 en relación con la prescripción general para el enrasado que figura en la subsección 5.1.1 y la remitió al Grupo de trabajo para que éste la continuara examinando (DSC 12/4/6, párrafos 8 a 10);
- .14 estimó que era necesario mantener un texto que indique al capitán que es posible que sea necesario realizar un enrasado y remitió dicho texto al Grupo de trabajo para que éste lo continuara examinando (DSC 12/4/6, párrafo 10);
- .15 remitió los textos de la subsección 5.12 al Grupo de trabajo, para que éste los ultime (DSC 12/4/6, párrafo 12);
- .16 remitió los textos de la subsección 5.4.4 al Grupo de trabajo, para que éste los ultime (DSC 12/4/6, párrafo 13);
- .17 estimó que era necesario dejar una referencia al apéndice 2 respecto de los procedimientos de ensayo de laboratorio y los aparatos y normas conexos y decidió mantener el texto de la subsección 8.2 (DSC 12/4/6, párrafo 20);
- .18 encargó al Grupo de trabajo que ultimara los textos de las secciones 4 a 8 basándose en el debate del Pleno (DSC 12/4/6, párrafo 24.7);
- .19 mantuvo las subsecciones 9.2.2.1 a 9.2.2.8 (DSC 12/4/7, párrafo 3);
- .20 examinó el texto de la subsección 11 y convino en que el Subcomité ya había llegado previamente a un acuerdo sobre dicho texto (DSC 12/4/7, párrafo 9);
- .21 remitió los textos de las secciones 9 a 13 al Grupo de trabajo, para que éste los ultime, e indicó que es posible que el Grupo tenga que evaluar si es adecuado incluir en la subsección 9.3.4 una referencia al Código IMDG (DSC 12/4/7, párrafo 14.3);

- .22 acordó:
- .1 dejar los textos entre corchetes en la nota explicativa propuesta para el N° ONU 1386 (b);
 - .2 refrendar las propuestas de enmienda a los textos de la sección DESCRIPCIÓN en la ficha correspondiente a TORTA DE SEMILLAS (no peligrosa); y
 - .3 incluyó una nota explicativa sobre el N° ONU 1386 (a);
- .23 hizo suya la opinión del Grupo sobre la arena de ilmenita y remitió el texto al Grupo de trabajo para que éste lo ultime (DSC 12/4/8, párrafo 8);
- .24 señaló que la tapioca agota el oxígeno y que los Estados Unidos estaban trabajando en una propuesta basada en el estudio sobre la asignación de clases a las cargas, que se presentará al DSC 13, y remitió esta cuestión al Grupo de trabajo para que la continúe examinando (DSC 12/4/8, párrafo 9);
- .25 aprobó la enmienda a los procedimientos de emergencia para la ficha correspondiente al Nitrato cálcico, N° ONU 1454, y la remitió al Grupo de trabajo para que éste los ultime (DSC 12/4/8, párrafos 10 y 11);
- .26 tomó nota de que el Grupo había examinado las fichas correspondientes a las nuevas cargas y de una propuesta de cambiar la palabra "descarga" por "desembarque" a fin de evitar connotaciones negativas en el contexto de la contaminación y la remitió al Grupo de trabajo para que éste la ultime (DSC 12/4/8, párrafo 12);
- .27 llegó a un acuerdo, en principio, sobre los textos de la DESCRIPCIÓN y los remitió al Grupo de trabajo para que éste los ultime (DSC 12/4/8, párrafo 13 y anexo 2);
- .28 llegó a un acuerdo, en principio, sobre los textos de CARACTERÍSTICAS y los remitió al Grupo de trabajo para que éste los ultime (DSC 12/4/8, párrafo 14 y anexo 3);
- .29 llegó a un acuerdo, en principio, sobre el texto de RIESGOS y lo remitió al Grupo de trabajo para que éste lo ultime (DSC 12/4/8, párrafo 15 y anexo 4);
- .30 llegó a un acuerdo, en principio, sobre los textos de ESTIBA Y SEGREGACIÓN y los remitió al Grupo de trabajo para que éste los ultime (DSC 12/4/8, párrafo 17 y anexo 5);
- .31 llegó a un acuerdo sobre los textos de LIMPIEZA DE LA BODEGA (DSC 12/4/8, párrafo 18);
- .32 llegó a un acuerdo, en principio, sobre los textos de LIMPIEZA DE LA BODEGA para su aplicación obligatoria y los remitió al Grupo de trabajo para que éste los ultime (DSC 12/4/8, párrafo 19 y anexo 6);

- .33 llegó a un acuerdo, en principio, sobre los textos de PRECAUCIONES CLIMÁTICAS y los remitió al Grupo de trabajo para que éste los ultime (DSC 12/4/8, párrafo 21 y anexo 7);
- .34 estimó que los textos de EMBARQUE quizá deberían referirse a la sección 5 y a la sección 4 y los remitió al Grupo de trabajo para que éste los continúe examinando, teniendo en cuenta que no se debe omitir información si ello reduce el nivel de seguridad (DSC 12/4/8, párrafo 22);
- .35 llegó a un acuerdo, en principio, respecto de la aplicación obligatoria de los textos de EMBARQUE, y remitió esta cuestión al Grupo de trabajo para que éste la ultime (DSC 12/4/8, párrafo 27 y anexo 8);
- .36 aprobó los textos normalizados relativos al polvo y remitió las propuestas del CEFIC al Grupo de trabajo para que éste las continúe examinando (DSC 12/4/9, párrafo 2 y DSC 12/4/17);
- .37 remitió el texto propuesto sobre los sistemas fijos de extinción de incendios por gas para las cargas del Grupo C dependiendo de la duración del viaje al Grupo de trabajo, para que éste lo continúe examinando (DSC 12/4/9, párrafo 11);
- .38 remitió el texto sobre la turba fibrosa al Grupo de trabajo para que éste lo continúe examinando (DSC 12/4/9, párrafo 18);
- .39 llegó a un acuerdo, en principio, sobre los textos de PRECAUCIONES y los remitió al Grupo de trabajo para que éste los ultime (DSC 12/4/9, párrafo 27 y anexo 12);
- .40 remitió al Grupo de trabajo los textos sobre las prescripciones aplicables a la ventilación, y a la ventilación de superficie en particular, a fin de que aclare qué opción debería adoptarse (DSC 12/4/9, párrafo 31);
- .41 llegó a un acuerdo, en principio, sobre los textos de VENTILACIÓN, a reserva de los resultados del debate sobre la ventilación de superficie, y los remitió al Grupo de trabajo para que éste los ultime (DSC 12/4/9, párrafo 34 y anexo 2);
- .42 llegó a un acuerdo sobre el texto normalizado relativo a la estanquidad a la intemperie propuesto por el Grupo de trabajo por correspondencia y lo remitió al Grupo de trabajo para que éste lo ultime (DSC 12/4/10, párrafo 2);
- .43 remitió al Grupo de trabajo el texto propuesto sobre la vigilancia de la temperatura de los abonos a base de nitrato amónico a fin de que estipule más claramente qué tipos de vigilancia están previstos (DSC 12/4/10, párrafo 3);
- .44 refrendó las enmiendas a las prescripciones para comprobar el estado de las cargas del Grupo A y las remitió al Grupo de trabajo para que éste las ultime (DSC 12/4/10, párrafo 4);
- .45 llegó a un acuerdo, en principio, sobre los textos de TRANSPORTE y los remitió al Grupo de trabajo para que éste los ultime (DSC 12/4/10, párrafo 9 y anexo 1);

- .46 adoptó el texto sobre VIRUTAS DE TALADRADO, RASPADURAS, VIRUTAS DE TORNEADO O RECORTES DE METALES FERROSOS, N° ONU 2793 (DSC 12/4/10, párrafo 13);
- .47 llegó a un acuerdo respecto de los textos sobre DESCARGA y los remitió al Grupo de trabajo para que éste los ultime (DSC 12/4/10, párrafo 16 y anexo 2);
- .48 llegó a un acuerdo sobre el texto para la protección de las bombas de sentina y lo remitió al Grupo de trabajo para que éste lo ultime (DSC 12/4/10, párrafo 17);
- .49 llegó a un acuerdo respecto de los textos sobre LIMPIEZA y los remitió al Grupo de trabajo para que éste los ultime (DSC 12/4/10, párrafo 24 y anexo 3);
- .50 llegó a un acuerdo respecto del texto sobre las prescripciones de enrasado para las briquetas de lignito y lo remitió al Grupo de trabajo para que éste lo ultime (DSC 12/4/10, párrafo 26); y
- .51 llegó a un acuerdo, en principio, sobre los textos de los apéndices de las fichas, a reserva de las decisiones pertinentes en relación con HRD (A) y HRD (B), y los remitió al Grupo de trabajo para que éste los ultime (DSC 12/4/10, párrafo 32 y anexo 4);

4.4 El Subcomité examinó las propuestas presentadas por el Japón (DSC 12/4/18) para introducir modificaciones de redacción a varias fichas del Código de Cargas a Granel y remitió el documento al Grupo de trabajo para que éste lo examine a fondo.

Hierro obtenido por reducción directa (HRD)

4.5 El Subcomité examinó los siguientes documentos: DSC 12/4/1 (Venezuela), DSC 12/4/2 (Venezuela), DSC 12/4/3 (Venezuela), DSC 12/4/11 (Canadá), DSC 12/4/12 (Reino Unido), DSC 12/4/13 (Francia), DSC 12/4/14 (Islas Marshall, Malta e INTERCARGO), DSC 12/INF.4 (Venezuela), DSC 12/INF.5 (Venezuela) y DSC 12/INF.6 (Venezuela) y señaló que las propuestas podían agruparse en tres temas principales, a saber: la revisión de la ficha correspondiente al HIERRO OBTENIDO POR REDUCCIÓN DIRECTA (A), la revisión de la ficha correspondiente al HIERRO OBTENIDO POR REDUCCIÓN DIRECTA (B) y la posibilidad de establecer una nueva ficha correspondiente a los FINOS DE HIERRO OBTENIDO POR REDUCCIÓN DIRECTA.

4.6 Tras un extenso debate, el Subcomité, tras mostrarse favorable al enfoque de "la seguridad ante todo", manifestó que apoyaba la inertización de las cargas de HRD (B) y de FINOS DE HRD, y remitió las propuestas al Grupo de trabajo para que éste continuara examinándolas.

Enmiendas al Código de Cargas a Granel sobre las prescripciones para el transporte de carbón en buques de tipo autodescargador

4.7 El Subcomité examinó un documento presentado por Canadá (DSC 12/4/15), en el que se recordaba su ofrecimiento al DSC 11, tras el debate habido sobre el documento DSC 11/4/8, de presentar una propuesta definitiva sobre cuestiones relacionadas con el transporte de cargas de carbón en buques autodescargadores y que contenía propuestas de nuevas fichas que deberían incorporarse en el Código de Cargas a Granel a fin de incluir prescripciones aplicables al transporte de carbón en buques de tipo autodescargador y apoyó las propuestas en principio.

4.8 El Subcomité señaló que el término "autodescargador" se aplica a una gran variedad de tipos de buques, pero que como las propuestas eran específicas para los buques dotados de cintas transportadoras que atraviesan mamparos transversales, opinó que quizá podría enmendarse el título y que sería necesario examinar más a fondo en qué sección del Código de Cargas a Granel debería incorporarse el texto, y remitió el documento al Grupo de trabajo para que éste continúe examinándolo y lo asesore al respecto.

Propuestas varias

Clasificación del azufre sólido con forma

4.9 El Subcomité examinó un documento presentado por Alemania y Canadá (DSC 12/4/16) en el que se señala que, si bien el Código de Cargas a Granel contempla el azufre en terrones o en polvo de grano grueso, el azufre al que se le ha dado una forma específica está actualmente excluido del Código IMDG y no figura en el Código de Cargas a Granel, y se presenta una ficha para que se examine y se incluya, según proceda, en el Código de Cargas a Granel. Asimismo, tomó nota de que era necesario continuar examinando esta cuestión para asegurarse de que las prescripciones del Código de Cargas a Granel, de carácter obligatorio, no fueran más estrictas que las del Convenio SOLAS y que, en ciertas situaciones en las que se dejan caer las cargas directamente en las bodegas vacías, podría existir un riesgo considerable de formación de polvo, y remitió el documento al Grupo de trabajo para que éste continúe examinándolo y lo asesore al respecto.

Constitución de un grupo de trabajo y su informe

4.10 Tras examinar el punto 5 (Aplicación obligatoria del Código de Cargas a Granel) del orden del día, el Subcomité constituyó un Grupo de trabajo sobre las enmiendas al Código de Cargas a Granel y su aplicación obligatoria, y sus decisiones relacionadas con el punto 4 del orden del día se reseñan en el párrafo 5.4.

5 APLICACIÓN OBLIGATORIA DEL CÓDIGO DE CARGAS A GRANEL

Generalidades

5.1 El Subcomité recordó que el MSC 79 había refrendado el cronograma (DSC 9/15, anexo 1) sobre la secuencia prevista de actividades que llevarán a la aplicación obligatoria del Código de Cargas a Granel, el cual podría someterse a revisión dependiendo de los avances logrados sobre esta cuestión en el transcurso de los años y que, en relación con este punto del orden del día, era necesario examinar los dos subpuntos siguientes:

- .1 la identificación de las partes de carácter obligatorio y de carácter recomendatorio del Código de Cargas a Granel, incluidas las enmiendas que procede introducir como consecuencia; y
- .2 las enmiendas a los capítulos VI y VII del Convenio SOLAS concebidas para conferir carácter obligatorio al Código de Cargas a Granel.

Informe del Grupo de trabajo constituido durante el DSC 11

5.2 El Subcomité recordó que, durante el DSC 11, había constituido el Grupo de trabajo sobre las enmiendas al Código de Cargas a Granel y su aplicación obligatoria, cuyo mandato se reseñó en el párrafo 5.8 del documento DSC 11/19 y que, basándose en el informe verbal del presidente del Grupo de trabajo, había constituido el Grupo de trabajo por correspondencia sobre las enmiendas al Código de Cargas a Granel y su aplicación obligatoria, coordinado conjuntamente por Australia y el Japón, cuyo mandato figura en el párrafo 5.12 del documento DSC 11/19. El Subcomité señaló que la labor posterior del Grupo de trabajo por correspondencia se había adelantado a las medidas solicitadas y, en términos generales, aprobó las partes del informe relacionadas con el punto 5 del orden del día.

Informe del Grupo de trabajo por correspondencia

5.3 Tras examinar las partes del informe del Grupo de trabajo por correspondencia (DSC 12/4/4, párrafos 15.1, 15.2 y 15.4 y DSC 12/4/5, párrafos 31.5 y 31.6), el Subcomité adoptó las medidas que se detallan a continuación:

- .1 refrendó la opinión del Grupo de renumerar las reglas de los capítulos VI y VII del Convenio SOLAS (DSC 12/4/4, párrafo 5);
- .2 llegó a un acuerdo sobre el proyecto de enmiendas al Convenio SOLAS, tras tomar nota de que si el texto sobre el enrasado se suprimía, esto debería reflejarse oportunamente en el texto del Código de Cargas a Granel, y encargó al Grupo de trabajo que se asegurara de que las disposiciones que figuran en dicho Código fueran claras a este respecto (DSC 12/4/4, párrafo 7 y anexo 1);
- .3 llegó a un acuerdo sobre el proyecto de enmiendas al Código CNI y las remitió al Grupo de trabajo para su ultimación (DSC 12/4/4, párrafo 9 y anexo 2);
- .4 encomendó a la Secretaría que examinara las notas a pie de página del Convenio SOLAS y de otros instrumentos de la OMI, según sea necesario (DSC 12/4/4, párrafo 10 y 11);
- .5 refrendó la opinión del Grupo sobre las prescripciones de ventilación del Convenio SOLAS y del Código de Cargas a Granel (DSC 12/4/5, párrafo 21); y
- .6 examinó la enmienda al encabezamiento de la regla II-2/19.3.4 del Convenio SOLAS y la remitió al Grupo de trabajo para que continuara examinándola y asesorando al respecto (DSC 12/4/4, párrafo 22).

5.4 Tras recordar que durante el MSC 82 se había acordado que se preveía que el proyecto de texto del Código de carácter obligatorio se aprobaría durante el MSC 84, en mayo de 2008, con miras a su adopción por el MSC 85, cuya celebración está prevista en noviembre de 2008, el Subcomité acordó que sería adecuado recomendar al Comité que los Gobiernos Contratantes del Convenio apliquen el Código de Cargas a Granel total o parcialmente, a título voluntario, a partir del 1 de enero de 2009, dado que, entre otros, la fecha propuesta de aplicación voluntaria será la misma que la del Código IMDG (enmienda 34-08).

5.5 Tras examinar las propuestas presentadas en relación con este punto del orden del día y el punto 4 del orden del día, el Subcomité mencionó la necesidad de concluir el texto del Código de Cargas a Granel de carácter obligatorio y que, teniendo presente la experiencia adquirida con el transporte de cargas sólidas a granel, también se necesita un mecanismo que facilite las enmiendas en curso, y acordó que el Código de Cargas a Granel de carácter obligatorio debería enmendarse siguiendo un procedimiento similar al utilizado para enmendar el Código IMDG.

Constitución del Grupo de trabajo

5.6 El Subcomité constituyó el Grupo de trabajo sobre enmiendas al Código de Cargas a Granel y su aplicación obligatoria, bajo la presidencia del Sr. J-D. Troyat (Francia) y encomendó al Grupo que, teniendo en cuenta las decisiones pertinentes adoptadas y las observaciones planteadas en el Pleno, tuviera a bien:

- .1 deliberar sobre la cuestión en el marco de dos puntos diferentes del orden del día;
- .2 teniendo en cuenta los documentos DSC 12/4/4, DSC 12/4/5, DSC 12/4/6, DSC 12/4/7, DSC 12/4/8, DSC 12/4/9, DSC 12/4/10, DSC 12/4/17, DSC 12/4/18 y DSC 12/5, ultimar el proyecto de texto del Código de Cargas a Granel obligatorio;
- .3 ultimar el proyecto de enmiendas a los capítulos VI y VII del Convenio SOLAS y al Código CNI, en el formato normalizado y las resoluciones pertinentes;
- .4 examinar el documento DSC 12/4/15 sobre las prescripciones relativas al transporte de carbón en buques de tipo autodescargador;
- .5 examinar el documento DSC 12/4/16, en el que se propone una ficha nueva para el AZUFRE (sólido, con forma);
- .6 examinar los documentos DSC 12/4/1, DSC 12/4/2, DSC 12/4/3, DSC 12/4/11, DSC 12/4/12, DSC12/4/13, DSC 12/4/14, DSC 12/INF.4, DSC 12/INF.5 y DSC 12/INF.6 y establecer fichas nuevas para las remesas de hierro obtenido por reducción directa (A) y (B) y finos de hierro obtenido por reducción directa, y examinar la mejor manera de informar al sector acerca de las prescripciones sobre el transporte seguro de hierro obtenido por reducción directa;
- .7 conceder prioridad a la ultimación del proyecto de texto del Código de Cargas a Granel obligatorio; y
- .8 presentar un informe por escrito al Pleno el viernes 21 de septiembre de 2007.

Informe del Grupo de trabajo

5.7 Tras examinar el informe del Grupo de trabajo sobre las enmiendas al Código de Cargas a Granel y su aplicación obligatoria (DSC 12/WP.3), el Subcomité aprobó el informe, en términos generales, y adoptó las medidas que se indican en los párrafos siguientes.

Enmiendas al Código de Cargas a Granel (punto 4 del orden del día)

5.8 Tras examinar las medidas cuya adopción se pedía al Subcomité, que guardan relación con esta cuestión, el Subcomité adoptó las siguientes decisiones:

- .1 aceptó, en principio, un suplemento relacionado con el Código IMSBC, a reserva de un examen ulterior al respecto, y autorizó a la Secretaría a que incluyera en dicho suplemento las circulares DSC existentes relacionadas con las cargas a granel;
- .2 aceptó el nuevo proyecto de texto de la subsección 1.3;
- .3 tomó nota de la supresión de la definición de "ventilación eficaz";
- .4 tomó nota de que el Grupo de trabajo había aceptado un texto modificado para la ficha correspondiente al hierro en lingotes, que no se había incluido en el documento DSC 12/WP.3/Add.1, y pidió a la Secretaría que insertara dicho texto;
- .5 aprobó el proyecto de texto del Código IMSBC, a reserva de que se vuelvan a revisar las fichas correspondientes al HRD(A), HRD(B) y a los finos de HRD;
- .6 decidió invitar a las Administraciones a que faciliten datos e información pertinente sobre los criterios para modificar la clasificación de las cargas;
- .7 aceptó el proyecto de apéndice 2 y 4 del Código IMSBC;
- .8 tomó nota de que puede volver a considerarse la posibilidad de aclarar la expresión "a distancia de";
- .9 acordó que el proyecto de Código IMSBC revisado sigue siendo un "documento actualizable"; y
- .10 tomó nota de que, a reserva del progreso que realice el Grupo de trabajo por correspondencia y las observaciones que se formulen, podría ser necesario constituir un Grupo de trabajo durante el MSC 84/85.

Aplicación obligatoria del Código de Cargas a Granel (punto 5 del orden del día)

5.9 El Subcomité aprobó el proyecto de enmiendas al Convenio SOLAS 1974 para hacer obligatorio del Código de Cargas a Granel, que figura en el anexo 3, con objeto de someterlo a la aprobación del MSC 84 y a la adopción del MSC 85.

5.10 El Subcomité aprobó el proyecto de texto del Código de prácticas de seguridad relativas a las cargas sólidas a granel (Código de Cargas a Granel), de carácter obligatorio, y el proyecto de resolución MSC conexas, que figura en el anexo 4, con objeto de someterlo a la aprobación del MSC 84 y a la adopción del MSC 85. A fin de indicar el carácter obligatorio del Código, el Subcomité decidió llamarlo Código marítimo internacional de cargas sólidas a granel (Código IMSBC).

Enmiendas consiguientes al Código CNI

5.11 Tras examinar la necesidad de introducir enmiendas consiguientes en el Código CNI habida cuenta del Código IMSBC previsto, el Subcomité aprobó el proyecto de enmiendas al Código CNI y el proyecto de resolución MSC conexas, que figura en el anexo 5, con objeto de someterlo a la aprobación del MSC 84 y a la adopción del MSC 85.

Constitución de un grupo de trabajo en el MSC 84/85

5.12 Habida cuenta de que es necesario ultimar los documentos restantes y otras cuestiones que pueden plantearse relativas al proyecto de Código IMSBC que debe ser aprobado en el MSC 84, el Subcomité pidió a la Presidenta que mantuviera consultas con el Presidente del Comité y explorara la posibilidad de constituir un grupo de trabajo sobre enmiendas al Código IMSBC en el MSC 84/85.

Periodicidad de las enmiendas al Código IMSBC

5.13 El Subcomité decidió que el Código IMSBC previsto seguirá siendo un documento actualizable y que, en consecuencia, deberá ser sometido a una revisión continua aproximadamente cada dos años, tras lo cual recordó su decisión anterior de que el Código se enmiende siguiendo un procedimiento de enmienda similar al utilizado para enmendar el Código IMDG.

Modificaciones de redacción en el proyecto de Código IMSBC

5.14 El Subcomité autorizó a la Secretaría a que introdujera las modificaciones de redacción necesarias y a que verificara todas las referencias al Convenio SOLAS en el proyecto de Código obligatorio.

Constitución del Grupo de trabajo por correspondencia

5.15 Tras examinar el texto del proyecto revisado de Código IMSBC, varias delegaciones manifestaron que era necesario seguir elaborando las fichas correspondientes a HRD(A), HRD(B), carbón y briquetas de lignito, que se requerían nuevas fichas para los finos de HRD y el azufre sólido con forma, y que puede ser necesario dedicar más tiempo al examen del proyecto de texto revisado del Código IMSBC antes de que sea adoptado por el MSC 85.

5.16 La delegación de Grecia estimó que se necesitaba más tiempo para examinar y evaluar los documentos DSC 12/WP.3, DSC 12/WP.3/Add.1 y DSC 12/WP.3/Add.3, por los siguientes motivos:

- .1 el Grupo de trabajo no había dispuesto de mucho tiempo para examinar un volumen tan elevado de trabajo;
- .2 la necesidad de examinar las cuestiones pendientes relativas a las prescripciones aplicables al transporte de carbón en buques de tipo autodescargador, una nueva ficha correspondiente al azufre sólido con forma y al HRD(A), HRD(B) y los finos de HRD;
- .3 muchas de las enmiendas a las propuestas de enmiendas iniciales se examinaron durante el poco tiempo del que dispuso el Grupo de trabajo.

5.17 El Subcomité recordó su decisión anterior de que el Código IMSBC continúe siendo un documento actualizable, tomó nota de que el proceso de enmienda permitiría que se revisen las fichas existentes y se incluyan nuevas fichas, acordó que los Gobiernos Miembros y las organizaciones disponían de tiempo para examinar adecuadamente el proyecto de texto obligatorio antes de su adopción en el MSC 85, y acordó que seguía existiendo la necesidad urgente de resolver las cuestiones relacionadas con las fichas correspondientes al HRD.

5.18 El Subcomité tomó nota de que por falta de tiempo, el Grupo de trabajo no había podido examinar a fondo los documentos DSC 12/4/15 (Canadá) y DSC 12/4/16 (Canadá), tomó nota además de que dicho país tenía previsto presentar propuestas revisadas al DSC 13 e invitó a las delegaciones interesadas a que se pusieran en contacto con el Canadá para facilitarle sus aportaciones al respecto.

5.19 Tras acordar que seguía existiendo la necesidad urgente de resolver las cuestiones relativas a las fichas correspondientes al HRD, el Subcomité decidió constituir el Grupo de trabajo por correspondencia sobre las fichas correspondientes al HRD, bajo la coordinación de las Islas Marshall,* al que encargó que, teniendo en cuenta las decisiones pertinentes adoptadas en el Grupo de trabajo y las observaciones formuladas en el Pleno, procediera a:

- .1 ultimar el proyecto de fichas correspondientes al HRD(A), HRD(B) y finos de HRD; y
- .2 presentar un informe por escrito al DSC 13.

6 INFORMES Y ANÁLISIS DE SINIESTROS Y SUCESOS

Generalidades

6.1 El Subcomité examinó documentos relacionados con este punto del orden del día y recordó que los documentos DSC 12/6/3 (Suecia), que trata del transporte de turba, y DSC 12/6/8 (Alemania), que trata de la explosión y el incendio a bordo del **CMW Punjab Senator**, se habían examinado bajo el punto 3 del orden del día, y que el documento DSC 12/6/5 (Canadá), que trata de las prescripciones de mantenimiento para los contenedores, se había examinado bajo el punto 18 del orden del día, y adoptó las decisiones sobre las propuestas restantes que se reseñan en los siguientes párrafos.

* Coordinador:

Sr. Jacob Polderman
Deputy Commissioner of Maritime Affairs
Marshall Islands Maritime Administration
11495 Commerce Park Drive
Reston,
VA 20191 – 1507
EE.UU.
Correo electrónico: jpolderman@register-iri.com
Teléfono: +1 706 320 4880
Facsímil: +1 703 476 8522

Programas de inspección para las unidades de transporte que llevan mercancías peligrosas

6.2 El Subcomité tomó nota de los resultados de los programas de inspección de contenedores presentados por Bélgica (DSC 12/6/4), Canadá (DSC 12/6/2), Chile (DSC 12/6/10), Alemania (DSC 12/6/7), Lituania (DSC 12/6), los Países Bajos (DSC 12/6/6), la República de Corea (DSC 12/6/11), Suecia (DSC 12/6/1) y los Estados Unidos (DSC 12/6/9).

6.3 El Subcomité recordó que, de conformidad con el informe refundido de 2006 sobre los programas de inspección de contenedores (DSC 11/6/10), se habían inspeccionado en total 25 284 unidades de transporte, de las cuales 7 979 habían revelado tener deficiencias, es decir, que el 32% de las unidades de transporte inspeccionadas presentaban deficiencias. Se constataron en total 8 574 deficiencias, lo cual equivale a un índice de deficiencias del 34%.

6.4 El Subcomité examinó los resultados del informe refundido de 2007 sobre los programas de inspección de contenedores (DSC 12/6/12, de la Secretaría), que se elaboró basándose en los informes mencionados en el párrafo 6.2 *supra*, según el cual se había inspeccionado un total de 34 416 unidades de transporte, detectándose deficiencias en 8 319 de ellas, es decir, que cerca del 24% de las unidades de transporte inspeccionadas presentaban deficiencias. Se detectó un total de 10 606 deficiencias, lo cual equivale a un índice de deficiencias del 30,8%.

6.5 El Subcomité tomó nota de que sería adecuado elaborar un método de investigación que permita realizar un análisis eficaz a fondo de los resultados de los programas de inspección, de modo que, cuando se llevara a cabo un programa de inspección específico, los resultados revelaran índices de deficiencias mucho mayores en comparación con los programas de inspección aleatoria, y señaló que esto imposibilitaría la comparación realista de los datos estadísticos.

6.6 El Subcomité manifestó su agradecimiento a los Gobiernos Miembros que habían presentado resultados sobre los programas de inspección de contenedores y también su preocupación por el elevado índice de deficiencias y la inobservancia de las disposiciones del Código IMDG, principalmente en relación con los rótulos y las marcas (40%) seguido de la estiba/sujeción de las cargas en el interior de la unidad (19%).

6.7 El Subcomité acordó que tanto la formación obligatoria del personal en tierra como la labor futura sobre la revisión del Convenio CSC en el contexto de los programas de examen de los contenedores constituyen medidas positivas que mejorarían la situación, y que sería útil a fines de análisis si los Gobiernos Miembros indicaran, al presentar informes de conformidad con la circular MSC.1/Circ.1202, si sus inspecciones fueron sistemáticas o aleatorias.

6.8 El Subcomité agradeció a los Gobiernos Miembros que habían presentado informes, les pidió que continuaran presentándolos e instó a los Gobiernos Miembros que aún no habían llevado a cabo programas de inspección de contenedores a que lo hicieran y a que presentaran la información pertinente al Subcomité según se estipula en la circular MSC.1/Circ.1202.

7 EXAMEN DEL CÓDIGO DE BUQUES ESPECIALES

7.1 El Subcomité recordó que el MSC 78 había examinado la necesidad de actualizar el Código de seguridad aplicable a los buques para fines especiales (Código de Buques Especiales) a fin de que refleje las enmiendas al capítulo III del Convenio SOLAS y la adopción del Código IDS y también recordó que, desde la adopción del Código de Buques Especiales en 1983, se han enmendado numerosas prescripciones del Convenio SOLAS y se ha adquirido una experiencia considerable en la aplicación del Código.

7.2 El Subcomité también recordó que el MSC 82 había tomado nota de que, tras examinar este punto, el DE 49 había constituido un grupo de trabajo por correspondencia y le había encargado que elaborara un proyecto de enmiendas al Código de Buques Especiales y que presentara un informe al DE 50 (MSC 82/24, párrafo 7.3).

7.3 Asimismo, el Subcomité recordó que el MSC 82 había tomado nota del progreso logrado por el Subcomité SLF respecto del examen del Código de Buques Especiales, principalmente la remisión al Subcomité DE del documento SLF 49/11 y el resultado de su debate sobre este documento con fines de coordinación (MSC 82/24, párrafo 12.13).

7.4 El Subcomité tomó nota de que, en su reunión de mayo de 2007, el Grupo de supervisores técnicos y de redacción había tomado nota de que el examen del Código de Buques Especiales podría no limitarse a las mercancías peligrosas de la Clase 1 y que, aún en los casos en que las mercancías peligrosas no sean carga, sino provisiones del buque, es posible que también tengan que tenerse en cuenta las disposiciones del Código IMDG.

7.5 Tras tomar nota de los resultados pertinentes de la labor del MSC 82, el DE 50 y el SLF 51, el Subcomité examinó una propuesta del Reino Unido (DSC 12/7) que contiene un texto para el capítulo 7 del Código de Buques Especiales a fin de abarcar todas las clases de mercancías peligrosas que se transportan a bordo de buques especiales y, tras aprobar dicho texto, pidió a la Secretaría que lo remitiera al Subcomité DE para que se incluya en el Código de Buques Especiales.

7.6 Se pidió a la Secretaría que informara al Subcomité DE (coordinador) de los resultados expuestos *supra*.

Ultimación de los puntos

7.7 Tras decidir que la labor relativa al punto se había ultimado, el Subcomité invitó al Comité a que suprimiera el punto de su programa de trabajo.

8 ENMIENDAS AL CÓDIGO ESC

Proyecto de circular MSC sobre cargas especializadas y comercio regional

8.1 El Subcomité recordó que tras examinar durante su 10º periodo de sesiones el informe del Grupo de trabajo por correspondencia y tomar nota de que la información facilitada por el Grupo trataba de las cargas especializadas y el transporte regional y que, en consecuencia, no procedía enmendar el Código ESC, el DSC 10 había acordado que dicha información debería señalarse a la atención de los Gobiernos Miembros mediante una circular MSC. Teniendo en cuenta esta novedad, el Comité acordó prorrogar hasta 2007 el plazo previsto para la ultimación de este punto.

8.2 Tras examinar un documento de la Federación de Rusia (DSC 12/8) que contiene un proyecto de circular MSC relativa a 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 específicas y el transporte regional, el Subcomité acordó que quizá no sería adecuado difundir información sobre reglas locales mediante circulares MSC, y remitió el documento al Grupo de trabajo para que continúe examinando cómo difundir dicha información.

Constitución del Grupo de trabajo

8.3 Tras examinar las propuestas presentadas en relación con los puntos 15 y 18 del orden del día, el Subcomité constituyó el Grupo de trabajo encargado de la provisión de condiciones de trabajo seguras para la sujeción de contenedores y del Código ESC.

Informe del Grupo de trabajo

8.4 Tras examinar la parte del informe del Grupo de trabajo (DSC 12/WP.4) relacionada con este punto del orden del día, el Subcomité adoptó las decisiones que figuran a continuación:

- .1 el Subcomité 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 llegó a ningún acuerdo sobre el particular, y decidió pedir a la Secretaría que examinara las opciones propuestas por el Grupo (véase el párrafo 5 del documento DSC 12/WP.4) y que notificara de ello al DSC 13;
- .2 el Subcomité 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 convino en 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 (véase la sección 7.3 del anexo del documento) era interesante;
- .3 el Subcomité tomó nota de los avances logrados respecto del proyecto de enmiendas al nuevo anexo del Código ESC, recogido en el anexo 6, elaborado por el Grupo, y también tomó nota de que, por falta de tiempo, el Grupo no había podido concluir el proyecto de enmiendas al Código ESC, y decidió invitar al Comité a que prorrogara hasta 2008 el plazo previsto para la ultimación de este punto del orden del día; y

- .4 al examinar las cuestiones antedichas, si se constituye el Grupo de trabajo durante el próximo periodo de sesiones, el Subcomité decidió que tendría listo el proyecto de mandato del Grupo de trabajo al inicio del periodo de sesiones, encargando claramente al Grupo que iniciara la labor el lunes por la mañana, sin esperar a que se examine en sesión plenaria el correspondiente punto del orden del día (véanse los párrafos 22.10 a 22.12 el documento MSC 81/25).

9 AMPLIACIÓN DEL CÓDIGO BLU PARA INCLUIR EL GRANO

Enmiendas al Código BLU (resolución A.862(20)) derivadas del Código de Cargas a Granel obligatorio

9.1 El Subcomité recordó que en el DSC 11, 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 para la seguridad del embarque de la carga (DSC 11/12, párrafo 4), había decidido seguir examinando el asunto cuando se ultimara el Código de Cargas a Granel obligatorio.

9.2 El Subcomité recordó también que había examinado 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 y había invitado al Comité a que ampliara hasta 2008 el plazo previsto para la ultimación de este punto, a lo cual el Comité accedió.

9.3 El Subcomité tomó nota de que, habida cuenta de las observaciones anteriores y de la finalización del Código IMSBC 2008 en el DSC 12, no se había presentado documento alguno en el marco del presente punto del orden del día e invitó a las delegaciones interesadas a que presentaran propuestas al DSC 13 para su examen.

10 ORIENTACIONES SOBRE LA PROVISIÓN DE CONDICIONES DE TRABAJO SEGURAS PARA LA SUJECIÓN DE CONTENEDORES

Generalidades

10.1 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 tienen 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".

10.2 El Subcomité tomó nota de que el SLF 50 había examinado la solicitud que le formuló el DSC 11 para que examinase el Convenio de Arqueo 1969 con el fin de alentar a los proyectistas, constructores y propietarios de buques a disminuir la altura de las pilas de contenedores y reducir así la necesidad de las tareas de trinca a bordo, y había observado que si se introducen los principios de "las dimensiones del buque" (eslora x manga x calado de verano), esto puede tener como consecuencia una reducción de las alturas de las pilas de contenedores por encima de la cubierta al aumentar la utilización de buques portacontenedores sin tapas de escotilla con guías de estructuras celulares para toda la altura.

10.3 El Subcomité tomó nota también de que el NAV 53 había observado que, con respecto al proyecto de orientaciones sobre la provisión de condiciones de trabajo seguras para la sujeción de contenedores y el mandato del Grupo de trabajo por correspondencia sobre el particular (DSC 11/13), no quedaban cuestiones de importancia relacionadas con aspectos náuticos y operacionales, y de que el NAV 53 no había formulado observaciones para el examen del DSC 12.

10.4 El Subcomité recordó que el DSC 11 había constituido un grupo de trabajo con objeto de avanzar en la cuestión, cuyo mandato se recoge en el párrafo 13.9 del documento DSC 11/19, había examinado el informe del Grupo de trabajo (DSC 12/10) y había adoptado las medidas que se indican en los párrafos siguientes.

Informe de los grupos de trabajo constituidos en el DSC 11

10.5 Tras examinar los documentos indicados *supra*, el Subcomité adoptó las siguientes medidas:

Revisión de las Directrices para la elaboración del Manual de sujeción de la carga (MSC/Circ.745)

- .1 sancionó el proyecto de circular MSC relativo a las Directrices revisadas para la elaboración del Manual de sujeción de la carga e invitó al Comité a que lo aprobara (DSC 12/10, párrafos 5 a 7 y anexo 1);
- .2 tomó nota de la opinión del Grupo de que la provisión de condiciones de trabajo seguras para la sujeción de contenedores debía adquirir carácter obligatorio en virtud del Convenio SOLAS e invitó a las delegaciones interesadas a que presentaran al Comité propuestas para incluir un nuevo punto en el programa de trabajo (DSC 12/10, párrafo 7);

Proyecto de enmiendas al Código ESC (resolución A.714(17))

- .3 tomó nota de que las conclusiones del Grupo de trabajo por correspondencia afectaban al proyecto de enmiendas al Código ESC y remitió las enmiendas al Grupo de trabajo para que éste las examinara de nuevo (DSC 12/10, párrafos 8 a 10 y anexo 2);
- .4 hizo suya la opinión del Grupo de que la expresión "valor calculado de resistencia" era el texto correcto procedente de la circular MSC/Cir.664 y que la expresión "resistencia calculada" era un error tipográfico antiguo (DSC 12/10, párrafo 10);

- .5 hizo suya la opinión del Grupo de trabajo de que debía adoptarse un nuevo anexo del Código ESC e instó a todas las partes pertinentes a que dejaran la debida constancia del mismo en sus disposiciones nacionales;

Proyecto de recomendaciones revisadas sobre seguridad del personal durante las operaciones de sujeción de los contenedores (MSC/Circ.886)

- .6 sancionó el proyecto de recomendaciones revisadas sobre seguridad del personal durante las operaciones de sujeción de los contenedores y remitió al MSC 84 el proyecto de circular MSC conexas, que figura en el anexo 7, para su aprobación.

Informe del Grupo de trabajo por correspondencia

10.6 El Subcomité examinó el informe del Grupo de trabajo por correspondencia (DSC 12/10/1) y un documento conexo presentado por ICHCA (DSC 12/10/2) acerca de los resultados de un proyecto de investigación sobre la "evaluación de los riesgos de los buques portacontenedores para la seguridad de las personas" y remitió los documentos al Grupo de trabajo para que éste los examinara de nuevo y ultimara el proyecto de enmiendas al Código ESC.

Constitución del Grupo de trabajo

10.7 El Subcomité convino en constituir el Grupo de trabajo sobre la provisión de condiciones de trabajo seguras para la sujeción de contenedores y el Código ESC, después de que se hubieran examinado los documentos presentados en relación con los puntos 15 y 18 del orden del día (véanse los párrafos 15.1 a 15.6 y 18.1 a 18.4).

Informe del Grupo de trabajo

10.8 Tras examinar la parte del informe del Grupo de trabajo (DSC 12/WP.4) relativa al punto, el Subcomité:

- .1 decidió aplazar la presentación al Comité de las Directrices revisadas acordadas para la elaboración del Manual de sujeción de la carga y el proyecto de circular MSC conexas, que se recoge en el anexo 1 del documento DSC 12/10, hasta que se haya ultimado la labor relativa al proyecto de enmiendas al Código ESC (véase el párrafo 8.4 *supra*) a fin de garantizar que se aprueban en el mismo periodo de sesiones del Comité;
- .2 sancionó el proyecto adicional de enmiendas a las Directrices revisadas para la elaboración del Manual de sujeción de la carga, que figura en el anexo 1 del documento DSC 12/10, preparado por el Grupo, a fin de precisar que el Plan de acceso seguro a la carga sólo se requiere para los buques portacontenedores, según figura en el anexo 8; y
- .3 decidió que la Secretaría preparara un texto refundido del proyecto de directrices revisadas que contenga los proyectos de enmiendas mencionados en los apartados .1 y .2, a fin de presentarlo al MSC 85.

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

11.1 El Subcomité recordó que en el DSC 10 Alemania había presentado sendas propuestas (DSC 10/3/15 y DSC 10/4/4), en las que, tras tomar nota de que las Recomendaciones sobre la utilización sin riesgos de plaguicidas en los buques abarcan tres aspectos (la fumigación de contenedores y unidades de transporte a los que se aplica el Código IMDG, la fumigación de las bodegas de carga que contengan cargas secas sujetas al Código IMSBC y la lucha contra los roedores a bordo de todos los tipos de buques) y de que las disposiciones que rigen dichos aspectos están intercaladas en la versión actual de las Recomendaciones, lo que dificulta determinar las disposiciones aplicables y plantea riesgos importantes para la salud, había propuesto examinar las actuales Recomendaciones, tratándolas como tres temas distintos.

11.2 El Subcomité recordó también que el DSC 10, tras acordar que la propuesta de Alemania resultaba razonable, había preparado el texto pertinente para justificar la introducción de un nuevo punto en el programa de trabajo del Subcomité, de conformidad con las Directrices sobre organización y método de trabajo, a fin de someterlo al examen del Comité.

11.3 El Subcomité recordó que el DSC 11 había examinado el documento DSC 11/14 (Reino Unido), que, con el propósito de facilitar la revisión oportuna de las Recomendaciones sobre la utilización sin riesgos de plaguicidas en los buques, contenía:

- .1 un documento de orientación completo a fin de reducir al mínimo los riesgos para el personal y ayudar en las cuestiones operacionales que supone la cadena de suministro de transporte de cargas fumigadas en contenedores; y
- .2 un recordatorio en el que se resumen los puntos clave para su distribución a las personas que trabajan en la fumigación de contenedores.

11.4 El Subcomité recordó también que el DSC 11, tras someter el documento a un examen general y tomar nota de que algunas de las obligaciones que se propone que se impongan al capitán son tal vez excesivas, había aceptado 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.

11.5 El Subcomité, tras examinar una propuesta presentada por Alemania (DSC 12/11 y DSC 12/INF.3) para revisar el texto del Código IMSBC relativo a las Recomendaciones sobre la utilización sin riesgos de plaguicidas en los buques y limitar su alcance a la fumigación de las cargas regidas por el Código IMSBC, tomó nota de que algunos Gobiernos Miembros utilizaban bromuro de metilo para fumigar cuando no se disponía de alternativas adecuadas y de que quizá fuera prematuro suprimir todas las referencias al bromuro de metilo de las Recomendaciones.

11.6 El Subcomité convino en que las Recomendaciones sobre la utilización sin riesgos de plaguicidas en los buques debían revisarse con información facilitada por separado, según fuera aplicable al transporte de cargas sólidas a granel y al transporte de mercancías peligrosas en bultos; asimismo, convino en que, en el contexto más amplio de la salud y la seguridad, lo más conveniente sería examinar dichas cuestiones en colaboración con la OMS, la OIT y la FAO.

Constitución del Grupo de redacción

11.7 Tras deliberar sobre el punto, el Subcomité constituyó el Grupo de redacción encargado del examen de las Recomendaciones sobre la utilización sin riesgos de plaguicidas en los buques, presidido por el Sr. Thomas Hoefler (Alemania), al que encargó que, teniendo en cuenta los documentos DSC 12/11, DSC 12/INF.3, DSC 10/3/15, DSC 10/4/4 y DSC 11/14, las observaciones formuladas y las decisiones pertinentes adoptadas en el Pleno, procediera a:

- .1 elaborar un proyecto de circular MSC sobre la utilización sin riesgos de plaguicidas en los buques, aplicable al transporte de cargas sólidas a granel, basándose en el documento DSC 12/11;
- .2 elaborar un proyecto de circular MSC sobre la utilización sin riesgos de plaguicidas en los buques, aplicable al transporte de mercancías peligrosas en bultos, basándose en el documento DSC 11/14; y
- .3 presentar un informe por escrito ante el Pleno el jueves 20 de septiembre de 2007.

Informe del Grupo de redacción

11.8 Tras recibir el informe del Grupo de redacción (DSC 12/WP.6), el Subcomité lo aprobó en general y adoptó las decisiones que se indican a continuación:

Recomendaciones sobre la utilización sin riesgos de plaguicidas en los buques, aplicables a la fumigación de las bodegas de carga

11.9 El Subcomité tomó nota de que, tal como se había acordado en el Pleno, las prescripciones relativas al bromuro de metilo (párrafos 4.5 y 4.13 del documento DSC 12/11) no se suprimieron del proyecto de recomendaciones, mientras que las prescripciones relativas a la lucha contra los roedores fuera de los espacios de carga se suprimieron.

11.10 El Subcomité tomó nota de que el Grupo, tras haber determinado que la circular MSC-MEPC.2/Circ.1 (Eliminación de material fumigante) era importante para el proyecto de recomendaciones, introdujo los párrafos 2 y 5 de dicha circular en el apéndice 1 del proyecto de recomendaciones.

11.11 El Subcomité aprobó el proyecto de recomendaciones sobre la utilización sin riesgos de plaguicidas en los buques, aplicables a la fumigación de las bodegas de carga, y el proyecto de circular MSC conexo, que figuran en el anexo 9, para someterlos a la aprobación del MSC 84.

11.12 El Subcomité refrendó que el Grupo hubiera recomendado que el proyecto de recomendaciones sobre la utilización sin riesgos de plaguicidas en los buques, aplicables a la fumigación de las bodegas de carga, tras su aprobación por el Comité, sirviera de complemento al Código IMSBC y al Código internacional para el transporte de grano, según fuera conveniente.

Recomendaciones sobre la utilización sin riesgos de plaguicidas en los buques, aplicables a la fumigación de las unidades de transporte

11.13 El Subcomité aprobó el proyecto de recomendaciones sobre la utilización sin riesgos de plaguicidas en los buques, aplicables a la fumigación de las unidades de transporte, y el proyecto de circular MSC conexo, que figuran en el anexo 10, para someterlos a la aprobación del MSC 84. El Subcomité también decidió que, una vez aprobado por el Comité, el apéndice de las Recomendaciones esté disponible en el sitio de la OMI en la Red.

11.14 El Subcomité refrendó que el Grupo hubiera recomendado que el proyecto de recomendaciones sobre la utilización sin riesgos de plaguicidas en los buques, aplicables a la fumigación de las unidades de transporte, tras su aprobación por el Comité, sirviera de complemento al Código IMDG, según fuera conveniente.

Alimentos frescos en atmósfera controlada

11.15 El Subcomité, tras deliberar sobre la situación del transporte de alimentos frescos en atmósfera controlada, convino en que estas recomendaciones no debían aplicarse al transporte de alimentos frescos en atmósfera controlada.

Enmiendas consiguientes al capítulo VI del Convenio SOLAS, al Código IMDG y al Código IMSBC

11.16 El Subcomité refrendó que el Grupo hubiera recomendado que se enmendaran las referencias a las Recomendaciones sobre la utilización sin riesgos de plaguicidas en los buques, aplicables a la fumigación de las bodegas de carga, y las Recomendaciones sobre la utilización sin riesgos de plaguicidas en los buques, aplicables a la fumigación de las unidades de transporte, en el capítulo VI del Convenio SOLAS, el Código IMDG y el Código IMSBC, a fin de indicar las referencias correctas a esas Recomendaciones, y pidió a la Secretaría que adoptara las medidas pertinentes al respecto.

Ampliación del plazo de utlimación

11.17 Tras reconocer que era necesario examinar, siguiendo un enfoque holístico, las Recomendaciones sobre la utilización sin riesgos de plaguicidas en los buques, aplicables a la fumigación de las unidades de transporte, el Subcomité acordó invitar al Comité a que ampliara hasta 2008 el plazo previsto para la ultimación del punto.

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

Generalidades

12.1 El Subcomité recordó que el MSC 80, al examinar el documento MSC 80/23/3 (Japón), había tomado nota de los posibles errores de la tabla 19.3 que figura en el capítulo II-2 del Convenio SOLAS relativa a la aplicación de las prescripciones a las distintas clases de mercancías peligrosas y de la invitación a corregir dicha tabla y los instrumentos pertinentes de la OMI.

12.2 El Subcomité recordó también que el MSC 80 se había mostrado de acuerdo con la propuesta, en principio, y había invitado al Japón a que contemplase la posibilidad de presentar una propuesta pertinente al MSC 81 para incluir un nuevo punto en el programa de trabajo de los subcomités DSC y FP.

12.3 El Subcomité recordó que el MSC 81 había examinado el documento MSC 81/23/5 (Japón) y había decidido incluir en los programas de trabajo de los subcomités FP y DSC y en los órdenes del día provisionales del FP 51 y del DSC 11, un punto de alta prioridad titulado "Aplicación de las prescripciones del Convenio SOLAS y del Código NGV 2000 relativas a las mercancías peligrosas transportadas en bultos", fijando en 2007 el plazo previsto para su ultimación.

Informe del Grupo de trabajo por correspondencia

12.4 El Subcomité recordó que el DSC 11 había constituido el Grupo de trabajo por correspondencia sobre la aplicación de las prescripciones del Convenio SOLAS y del Código NGV 2000 relativas a las mercancías peligrosas transportadas en bultos, coordinado por el Japón, con el mandato indicado en el párrafo 15.3 del documento DSC 11/19. Tras examinar el informe del Grupo de trabajo por correspondencia (DSC 12/12) y el documento DSC 12/12/1 (Reino Unido), el Subcomité adoptó las decisiones que se indican en los párrafos siguientes:

- .1 refrendo la opinión del Grupo de trabajo por correspondencia sobre el estilo de las tablas, decidió armonizar los puntos de inflamación con los del Código IMDG teniendo en cuenta el documento DSC 12/12/1 (Reino Unido), observó que quizá no sea apropiado incluir en las tablas referencias a puntos de inflamación superiores a 60 °C y remitió el anexo 1 del documento DSC 12/12 al Grupo de trabajo para su ultimación (DSC 12/12, párrafos 6 a 8);
- .2 sancionó la opinión del Grupo de trabajo por correspondencia de que los criterios relativos al punto de inflamación recogidos en la tabla 19.3 debían enmendarse de 61 °C a 60 °C;
- .3 decidió que no era conveniente mencionar N^{os} ONU concretos en el Convenio SOLAS dado que dichos números eran susceptibles de actualización cada dos años, lo cual podía provocar que fuera necesario enmendar el Convenio SOLAS en consecuencia, y remitió la cuestión al Grupo de trabajo para que éste la examinara de nuevo;
- .4 remitió los proyectos de tablas revisadas recogidas en los anexos 1 y 2 al Grupo de trabajo para que éste los examinara de nuevo y los ultimara, teniendo en cuenta que las observaciones relacionadas con el anexo 1 también son pertinentes para el anexo 2 (DSC 12/12, párrafos 13, 14 y 33 a 35);
- .5 hizo suya la opinión del Grupo de trabajo por correspondencia sobre la aplicación de las tablas revisadas a los buques existentes (DSC 12/12, párrafos 15 a 19);
- .6 tomó nota de que quizá el anexo 4 tuviera que enmendarse como consecuencia del futuro debate que se mantendría en el DSC 12 sobre las cantidades exceptuadas y remitió el anexo 4 al Grupo de trabajo para su ultimación, a reserva de que dicha enmienda se materialice en el futuro (DSC 12/12, párrafos 20 a 22 y anexo 4);

- .7 tomó nota de que el anexo 6 se vería afectado por los cambios introducidos en los anexos precedentes y lo remitió al Grupo de trabajo para su finalización (DSC 12/12, párrafos 23 a 26 y anexo 6); y
- .8 remitió al Grupo de trabajo el examen de la aplicación de la prescripción recogida en la regla II-2/19.3.4.2 del Convenio SOLAS y en la sección 7.17.3.4.2 del Código NGV 2000 a las sustancias de la Clase 4.1, teniendo presentes las observaciones formuladas anteriormente con respecto a la inclusión de N^{os} ONU en el Convenio SOLAS (DSC 12/12, párrafos 27 a 32).

Constitución del Grupo de trabajo

12.5 El Subcomité, tras examinar el informe del Grupo de trabajo por correspondencia constituido en el DSC 11 y deliberar sobre la aplicación de las prescripciones del Convenio SOLAS y del Código NGV 2000 relativas a las mercancías peligrosas transportadas en bultos, decidió constituir un grupo de trabajo sobre la aplicación de las prescripciones del Convenio SOLAS y del Código NGV 2000 relativas a las mercancías peligrosas transportadas en bultos, presidido por el Sr. Sasuma Ota (Japón), y le encargó que, teniendo en cuenta los documentos DSC 12/2 Y DSC 12/12/1, las observaciones formuladas y las decisiones adoptadas en el Pleno, procediera a:

- .1 ultimar el proyecto de enmiendas al Convenio SOLAS y las resoluciones pertinentes;
- .2 ultimar las pertinentes enmiendas al Código NGV 2000;
- .3 ultimar la circular MSC revisada relativa al documento de cumplimiento; y
- .4 presentar un informe por escrito ante el Pleno el jueves 20 de septiembre de 2007.

Informe del Grupo de trabajo

12.6 Tras recibir el informe del Grupo de trabajo (DSC 12/WP.5), el Subcomité lo aprobó en general y adoptó las decisiones que se señalan en los párrafos siguientes.

12.7 Tras examinar la opinión del Grupo con respecto a la aplicación de las prescripciones relativas a la ventilación mecánica antideflagrante (DSC 12/WP.5, párrafos 4 a 6), el Subcomité decidió suprimir la "X" de la fila relativa a la regla II-2/19.3.4.2 en la tabla 19.3, en las columnas correspondientes a la "Clase 4.3 – líquidos", "Clase 6.1- líquidos - punto de inflamación ≥ 23 °C a ≤ 60 °C" y "Clase 8- líquidos - punto de inflamación ≥ 23 °C a ≤ 60 °C", e invitó al Subcomité FP a que examinara, en el contexto de la decisión antedicha, la aplicación de las prescripciones relativas a la ventilación mecánica antideflagrante.

12.8 El Subcomité, tras mostrar su conformidad con la opinión del Grupo de prohibir la estiba bajo cubierta del N^o ONU 1082 y el N^o ONU 3399, Grupos de embalaje/envase I y II, manifestó que, en su opinión, era necesario incluir en el Código IMDG las enmiendas pertinentes a fin de garantizar que no se permite la estiba bajo cubierta de los productos antedichos, y, además de tomar nota de que todo producto que en el futuro se indique que pertenece a la Clase 2.3 con riesgo secundario de Clase 2.1 y a la Clase 4.3 y con riesgo secundario de la Clase 3 y punto de inflamación inferior a 23 °C v.c. también tendría tal restricción, encargó al Grupo de supervisores

técnicos y de redacción que preparara las correspondientes enmiendas al Código IMDG y que tuviera ese aspecto presente al elaborar toda posible enmienda conexas.

12.9 Tras examinar las enmiendas a las categorías de estiba, el Subcomité sancionó la serie de proyectos de enmiendas a las reglas II-2/1 y II-2/19 del Convenio SOLAS, incluido el proyecto de tablas 19.1 y 19.3 revisadas, junto con el proyecto de resolución MSC conexas, que figuran en el anexo 11.

12.10 El Subcomité, tras sancionar las enmiendas a las categorías de estiba mencionadas en el párrafo 12.9 *supra*, sancionó la correspondiente serie de proyectos de enmiendas al Código NGV 2000, incluido el proyecto de tablas 7.17-1 y 7.17-3 revisadas, junto con el proyecto de resolución MSC conexas, que figuran en el anexo 12.

12.11 Habida cuenta de las enmiendas acordadas en los párrafos 12.9 y 12.10 *supra*, el Subcomité sancionó el proyecto de circular MSC sobre el Documento de cumplimiento de las prescripciones especiales aplicables a los buques que transporten mercancías peligrosas con arreglo a lo dispuesto en la regla II-2/19 del Convenio SOLAS 1974, enmendado, y en la regla 7.17 del Código NGV 2000, enmendado, que figura en el anexo 13.

12.12 En relación con las fechas de entrada en vigor de las enmiendas, la Secretaría recalcó que existían dos opciones, a saber:

- .1 si las enmiendas estaban estrechamente relacionadas con las enmiendas al Código IMDG, podrían formar parte del conjunto de enmiendas incluidas en la enmienda 34-08 al Código IMDG, que se adoptará en el MSC 84; o
- .2 si se consideraba que las enmiendas no estaban estrechamente relacionadas con las enmiendas al Código IMDG, se les aplicaría el procedimiento normal de enmienda, si bien esto crearía un conflicto con las fechas de entrada en vigor de las enmiendas del Código IMDG.

Tras tomar nota de la estrecha proximidad entre el MSC 83 y el DSC 12, el Subcomité recordó la decisión anterior del MSC 82 de no examinar los resultados de la labor del DSC 12 en el MSC 83, y acordó que, por falta de tiempo, no fue posible identificar las partes de las enmiendas que podían enviarse directamente para su adopción, y que convendría remitir la enmienda 34-08 al Código IMDG al MSC 84 para su adopción, junto con las enmiendas al Convenio SOLAS, con miras a adoptar esas enmiendas en el MSC 85.

12.13 Por lo que respecta a la regla II-2/19.3.8 del Convenio SOLAS que trata de la prescripción relativa al aislamiento de los límites de los espacios de máquinas, el Subcomité tomó nota de que, en opinión del Grupo, dicha regla debía aplicarse a la Clase 5.2.

12.14 Se pidió a la Secretaría que informase al Subcomité FP (coordinador) de los resultados antedichos.

Ultimación del punto

12.15. Tras acordar que la labor relativa al punto se había ultimado, el Subcomité invitó al Comité a que lo suprimiera de su programa de trabajo.

13 ORIENTACIONES SOBRE LA INDUMENTARIA PROTECTORA

13.1 El Subcomité recordó que al examinar el anteproyecto de enmienda al párrafo 7.17.3.6.1 del Código NGV 2000 elaborado por el FP 49, el DSC 10 había tomado nota de que esa 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 ese respecto, el DSC 10 también había tomado nota de que no existía una prescripción correspondiente en el capítulo II-2 del Convenio SOLAS y de que, si se aprobaba tal prescripción, el Código NGV proporcionaría un nivel de seguridad más alto que el de los buques regidos por el Convenio SOLAS, incluso cuando dichos buques estuvieran sometidos a riesgos similares.

13.2 El Subcomité recordó también que, independientemente de lo antes señalado, 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, en su forma 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 que trate de la elaboración de las orientaciones conexas sobre la indumentaria protectora.

13.3 El Subcomité recordó asimismo que el MSC 81, tras sancionar las propuestas del DSC 10, había decidido incluir en el programa de trabajo del Subcomité y en el orden del día provisional del DSC 11 un punto de alta prioridad titulado "Orientaciones sobre la indumentaria protectora", para cuya ultimación serían necesarios dos periodos de sesiones.

13.4 El Subcomité tomó nota de que no se había presentado documento alguno ante el DSC 12 para su examen e invitó a las delegaciones interesadas a presentar propuestas para someterlas al examen del DSC 13.

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

14.1 El Subcomité recordó que, tras examinar el documento MSC 82/21/14 (Suecia), en el que se proponía revisar el Código de prácticas de seguridad para buques que transporten cubertadas de madera (resolución A.715(17)) con objeto de sustituir los métodos desfasados para la sujeción de las cubertadas de madera por nuevos métodos seguros, racionales y eficaces para la sujeción de dichas cubertadas, 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", fijando en 2010 el plazo previsto para su ultimación.

14.2 El Subcomité examinó el documento DSC 12/14 (Suecia), en el que se facilitaban un marco y un calendario para la revisión de la resolución A.715(17) sobre el Código de prácticas de seguridad para buques que transporten cubertadas de madera, acordó que éste era un tema importante y que Suecia había proporcionado un buen modo de proceder.

Constitución del Grupo de trabajo por correspondencia

14.3 Tras tomar nota de las observaciones recogidas anteriormente, el Subcomité constituyó un grupo de trabajo por correspondencia sobre la revisión del Código de prácticas de seguridad para buques que transporten cubiertas de madera, coordinado por Suecia*, con el siguiente mandato:

Se encarga al Grupo de trabajo por correspondencia que, teniendo en cuenta las decisiones adoptadas y las observaciones formuladas en el Pleno, lleve a cabo las siguientes tareas:

- .1 examinar el Código de prácticas de seguridad para buques que transporten cubiertas de madera, prestando especial atención a la actualización de las prescripciones para la sujeción segura y eficiente;
- .2 identificar las circulares y resoluciones conexas en las que quizá sea necesario introducir las correspondientes enmiendas;
- .3 presentar un proyecto de Código revisado para que se examine en el DSC 13; y
- .4 presentar un informe por escrito al DSC 13.

15 MODELO Y PROCEDIMIENTO DE APROBACIÓN DEL MANUAL DE SUJECCIÓN DE LA CARGA

15.1 El Subcomité recordó que el MSC 82 había examinado una propuesta formulada por la Federación de Rusia (MSC 82/21/16) para enmendar las reglas VI/5 y VII/5 del Convenio SOLAS, con objeto de exigir que el Manual de sujeción de la carga también se facilite en inglés y que cada hoja de dicho Manual lleve una marca de aprobación que sea 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", fijando en 2008 el plazo previsto para su ultimación. A ese respecto, el Comité había tomado nota de la opinión de que, en lugar de enmendar las reglas pertinentes del Convenio SOLAS, podían introducirse las modificaciones respectivas en la circular MSC/Circ.745 para resolver la cuestión.

15.2 El Subcomité examinó el documento DSC 12/15 (IACS), en el que se apoya la propuesta de que el Manual de sujeción de la carga se redacte en el idioma de trabajo del buque y que, si dicho idioma no es el inglés, se facilite una traducción del Manual al inglés.

*
Sr. Patrik Granstam,
Ship Technical Division
Swedish Maritime Safety Inspectorate
Östra Promenaden 7
SE-601 78 NORRKÖPING
SUECIA
Teléfono: + 46 (0)11-19 11 98 (oficina)
Teléfono móvil: +46 (0)708-19 11 98
Correo electrónico: patrik.granstam@sjofartsverket.se

15.3 Además, con respecto a las propuestas de medidas para evitar la falsificación del Manual de sujeción de la carga, la IACS informó al Subcomité de que sus miembros no tienen conocimiento de que haya un problema de falsificación de documentos y no cuentan con casos que puedan comprobarse; por lo tanto, la IACS propuso que, antes de introducir ninguna enmienda que obligue a efectuar cambios en los procedimientos de aprobación del Manual de sujeción de la carga, u otros manuales exigidos en los Convenios SOLAS, MARPOL o los códigos conexos a éstos, las Administraciones aporten pruebas de que esas falsificaciones se han generalizado y son tan frecuentes que justifiquen tales modificaciones.

15.4 El Subcomité convino en que, si bien no parecía haber demasiadas pruebas de la falsificación de los manuales de sujeción de la carga, se mejoraría el texto de la circular MSC/Circ.745, sobre las Directrices para la elaboración del Manual de sujeción de la carga, si se introdujeran enmiendas para prescribir que los manuales de sujeción de la carga estuvieran redactados de un modo claro e inequívoco, tomó nota de que el Manual de sujeción de la carga era un "documento actualizable" y, tras coincidir con la opinión de que, si bien no era conveniente marcar cada una de las páginas del Manual, debían mantenerse registros pertinentes de los cambios introducidos en las partes dinámicas del Manual, remitió los documentos DSC 12/15 y MSC 82/21/16 al Grupo de trabajo para que éste elaborara un proyecto de enmiendas a la circular MSC/Circ.745.

15.5 El Subcomité, tras tomar nota de la opinión de que es el personal del buque quien utiliza principalmente el Manual de sujeción de la carga y que, en consecuencia, sólo es necesario que se redacte en el idioma de trabajo del buque, tomó nota también de que la aprobación de la mayoría de los manuales corresponde a organizaciones reconocidas en las que tal vez no se hable el idioma de trabajo del buque y que, por lo tanto, era conveniente reproducir los manuales de sujeción de la carga en el idioma de trabajo del buque y, cuando dicho idioma no fuera el español, francés o inglés, también en uno de estos idiomas.

Constitución del Grupo de trabajo

15.6 El Subcomité constituyó el Grupo de trabajo sobre la provisión de condiciones de trabajo seguras para la sujeción de contenedores y el Código ESC, tras examinar las propuestas presentadas en relación con el punto 18 del orden del día.

Informe del Grupo de trabajo

15.7 Tras examinar la parte del informe del Grupo de trabajo (DSC 12/WP.4) relativa a este punto, el Subcomité tomó nota de que el Grupo había examinado el documento DSC 12/15 (IACS), en el que se formulan observaciones acerca del documento MSC 82/21/16 (Federación de Rusia), el cual contiene una propuesta para enmendar las reglas VI/5 y VII/5 del Convenio SOLAS con objeto de que el Manual de sujeción de la carga también esté disponible en inglés, y que había recomendado que dicho Manual se proporcione en el idioma de trabajo del buque y, si dicho idioma fuera distinto del inglés, que se provea la debida traducción. Sin embargo, el Subcomité recordó su decisión adoptada anteriormente (véase el párrafo 15.5 y acordó proseguir el examen de esta cuestión en el DSC 13, ya que la decisión definitiva deberá incluirse en las enmiendas a la circular MSC/Circ.745.

15.8 En relación con las enmiendas al Código ESC, la delegación de China manifestó su preocupación por el hecho de que la traducción del manual de sujeción de la carga a uno de los tres idiomas de trabajo de la OMI no prevendría la falsificación de los manuales. Asimismo, dicha delegación estimaba que la gente de mar sujeta algunas cargas a bordo, mientras que es posible que se necesite ayuda de tierra para sujetar otras. Por consiguiente, no es seguro que el personal de tierra utilice el inglés para comunicarse. En los convenios pertinentes de la OMI no existe ninguna prescripción obligatoria relativa a dicho idioma, y la traducción que habría que realizar supondría una carga innecesaria para los propietarios de buques.

16 PROGRAMA DE TRABAJO Y ORDEN DEL DÍA DEL DSC 13

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.1), el Subcomité revisó su programa de trabajo (DSC 12/WP.2) basándose en el que había aprobado el MSC 82, teniendo en cuenta las decisiones pertinentes adoptadas por el MEPC 56, y elaboró el programa de trabajo revisado del Subcomité y el orden del día provisional correspondiente al DSC 13. Al examinar el programa de trabajo, el Subcomité acordó invitar al MSC, y al MEPC en lo que respecta a las cuestiones relacionadas con el medio ambiente, a:

- .1 suprimir los siguientes puntos del programa de trabajo, habida cuenta de que ya se había ultimado la labor al respecto:
 - .1.1 punto A.2 - Aplicación obligatoria del Código de Cargas a Granel;
 - .1.2 punto A.3 - Examen del Código de Buques Especiales;
 - .1.3 punto A.8 - Aplicación de las prescripciones del Convenio SOLAS y del Código NGV 2000 relativas a las mercancías peligrosas transportadas en bultos;
- .2 ampliar el plazo de ultimación de los siguientes puntos del programa de trabajo:
 - .2.1 punto A.4 - Enmiendas al Código ESC, hasta 2008;
 - .2.2 punto A.6 - Orientaciones sobre la provisión de condiciones de trabajo seguras para la sujeción de contenedores, hasta 2008;
 - .2.3 punto A.7 - Examen de las Recomendaciones sobre la utilización sin riesgos de plaguicidas en los buques, hasta 2008;
- .3 enmendar el título y ampliar el plazo de ultimación del punto A.1 del programa de trabajo, según se indica a continuación:
 - .3.1 punto A.1 - Enmienda (35-10) al Código IMDG 2009
y a sus suplementos;

- .4 incluir los siguientes nuevos puntos en el programa de trabajo del Subcomité, teniendo en cuenta la justificación facilitada:
 - .4.1 punto A.9 - Enmiendas al Convenio de seguridad sobre la sujeción de contenedores; y 2009
 - .4.2 Punto A.10 - Examen de las Directrices sobre la arrumazón de las unidades de transporte; 2009
- .5 modificar en consecuencia la numeración de los puntos del programa de trabajo; y
- .6 aprobar la propuesta de programa de trabajo revisado del Subcomité, junto con las propuestas revisadas de plazos de ultimación previstos y otros cambios de redacción.

Preparativos para el próximo periodo de sesiones

16.2 El Subcomité acordó establecer, en su 13º periodo de sesiones, grupos de trabajo y de redacción sobre las cuestiones siguientes:

- .1 Enmiendas al Código de Cargas a Granel;
- .2 Examen de las Recomendaciones sobre la utilización sin riesgos de plaguicidas en los buques;
- .3 Revisión del Código de prácticas de seguridad para buques que transporten cubiertas de madera;
- .4 Orientaciones sobre la indumentaria protectora; y
- .5 Examen de las Directrices sobre la arrumazón de las unidades de transporte.

Fecha del próximo periodo de sesiones

16.3 El Subcomité tomó nota de que se había previsto celebrar su 13º periodo de sesiones, con carácter provisional, del 22 al 26 de septiembre de 2008.

Reuniones futuras del Grupo de supervisores técnicos y de redacción

16.4 El Subcomité tomó nota de que al no ser necesario preparar ni ultimar en 2008 ninguna enmienda importante al Código IMDG, no hacía falta que el Grupo de supervisores técnicos y de redacción se reuniera el próximo año, e invitó al Comité a que aprobara la celebración de dos reuniones de dicho Grupo en 2009, la primera de ellas en abril o mayo y la segunda inmediatamente después del DSC 14.

17 ELECCIÓN DE PRESIDENTE Y VICEPRESIDENTE PARA 2008

17.1 De conformidad con el Reglamento interior del Comité de Seguridad Marítima, el Subcomité reeligió por unanimidad Presidenta y Vicepresidente para 2008 a la Sra. Olga P. Lefèvre (Francia) y al Sr. Juan P. Heusser (Chile), respectivamente.

18 OTROS ASUNTOS

18.1 El Subcomité tomó nota de que, fundamentalmente, era necesario examinar cinco cuestiones, de las cuales había que tomar nota, según procediera, al tratar este punto del orden del día, a saber:

- .1 aclaración de las disposiciones del Convenio CSC respecto de la capacidad para examinar contenedores, es decir, el documento DSC 12/18 (Federación de Rusia);
- .2 preparación de recomendaciones sobre el alcance y los principios de los programas de exámenes continuos, es decir, los documentos DSC 12/18/1 (Federación de Rusia) y DSC 12/6/5 (Canadá);
- .3 información actualizada relativa al estado de los cursos sobre la implantación del Código IMDG, es decir, el documento DSC 12/1/1;
- .4 buques para el transporte de pellets de hidrato de gas natural, es decir, el documento BLG 11/16; y
- .5 revisión del Código de alarmas e indicadores, es decir, el documento DSC 12/2.

Aclaración de las disposiciones del Convenio CSC respecto de la capacidad para examinar contenedores

18.2 El Subcomité, tras examinar el documento DSC 12/18 (Federación de Rusia) y una propuesta para enmendar la regla 2 del Convenio internacional sobre la seguridad de los contenedores, 1972, con objeto de prohibir que los propietarios de contenedores aprobados lleven a cabo sus propios exámenes, a menos que la Administración se lo permita, acordó que las prácticas actuales del sector eran satisfactorias y que eran necesarias más pruebas para respaldar las propuestas.

Preparación de recomendaciones sobre el alcance y los principios de los programas de exámenes

18.3 El Subcomité, tras examinar una propuesta de la Federación de Rusia (DSC 12/18/1) para normalizar el alcance y los principios de los programas de exámenes continuos y una propuesta de Canadá (DSC 12/6/5) para examinar las prescripciones de los programas de exámenes periódicos y continuos tras un suceso reciente, acordó que las propuestas eran valiosas y las remitió al Grupo de trabajo para que éste elaborase la correspondiente justificación a fin de incluir un punto nuevo en el programa de trabajo, de conformidad con las Directrices sobre organización y método de trabajo.

Constitución del Grupo de trabajo

18.4 Tras examinar las propuestas formuladas en relación con este punto del orden del día y con los puntos 8, 10 y 15, el Subcomité constituyó el Grupo de trabajo encargado de las Orientaciones sobre la provisión de condiciones de trabajo seguras para la sujeción de contenedores y el Código ESC, bajo la presidencia del Sr. Colin Thomas (Reino Unido), y encargó a dicho Grupo que, teniendo en cuenta las decisiones y observaciones pertinentes adoptadas en el Pleno tuviera a bien:

- .1 deliberar sobre la cuestión en el marco de cuatro puntos diferentes del orden del día;
- .2 examinar la mejor forma de difundir información sobre los reglamentos locales (DSC 12/8);
- .3 ultimar el proyecto de enmiendas al Código ESC, incluidas las relacionadas con el nuevo anexo (DSC 12/10, DSC 12/10/1, apéndice 2, y DSC 12/10/2) y preparar una circular MSC conexas;
- .4 preparar un proyecto de enmiendas a las Directrices para la elaboración del Manual de sujeción de la carga (MSC/Circ.745) y una circular MSC conexas (DSC 12/15 y MSC 82/21/16);
- .5 elaborar una justificación para introducir un nuevo punto en el programa de trabajo sobre la necesidad de enmendar las disposiciones del Convenio CSC respecto de la capacidad para examinar contenedores, con objeto de remitirla al Comité (DSC 12/18/1 y DSC 12/6/5); y
- .6 presentar al Pleno, el jueves 20 de septiembre de 2007, un informe por escrito sobre los avances realizados.

Informe del Grupo de trabajo

18.5 Tras recibir el informe del Grupo de trabajo (DSC 12/WP.4), el Subcomité lo aprobó en general y mostró su conformidad con la justificación de la propuesta elaborada por el Grupo para introducir un nuevo punto en el programa de trabajo sobre la necesidad de enmendar las disposiciones del Convenio CSC relativas a la capacidad para examinar contenedores, que figura en el anexo 14, teniendo en cuenta las Directrices sobre organización y método de trabajo (MSC-MEPC.1/Circ.1).

18.6 El Subcomité opinó que las Administraciones tal vez deseen examinar la posibilidad de revisar los programas ACEP que hayan aprobado, además de las comprobaciones de contenedores realizadas de conformidad con los Programas de inspección de las unidades de transporte que lleven mercancías peligrosas (MSC.1/Circ.1202), y de informar al respecto al DSC 13.

Cursos sobre la implantación del Código IMDG

18.7 El Subcomité tomó nota de que, en el marco del programa de la Organización para incrementar la seguridad marítima, desde el DSC 11 se había impartido un curso nacional sobre la implantación del Código IMDG, del cual se habían beneficiado 33 participantes.

Buques para el transporte de pellets de hidrato de gas natural

18.8 El Subcomité tomó nota de que el BLG 11, tras examinar una propuesta formulada por Japón sobre la elaboración de prescripciones relativas a la seguridad para los buques que transporten pellets de hidrato de gas natural, que elaborará la Organización, había invitado a dicho país a que presentara una versión final de la propuesta, así como un plan detallado de las medidas que el Subcomité BLG debía adoptar como coordinador de esta labor, en colaboración con otros Subcomités, incluido el DSC, a reserva de las decisiones pertinentes del MSC 83.

Revisión del Código de alarmas e indicadores

18.9 El Subcomité recordó que el DE 50, tras examinar el documento DE 50/10/2/Rev.1 (IACS), en el que figura un anteproyecto de revisión del Código de alarmas e indicadores, y tomar nota de que el Código revisado propuesto por la IACS había recibido un apoyo general, recordando que el MSC 79 le había encargado que cooperara en la labor relacionada con este punto con los subcomités apropiados, según fuera necesario y cuando así se lo pidiera el Subcomité DE, había decidido remitir el proyecto de código revisado (DE 50/10/2/Rev.1) al NAV 53, DSC 12, FP 52 y BLG 12 para que formularan observaciones sobre las cuestiones que sean competencia de esos Subcomités y, tras tomar nota de que puede ser necesario actualizar las referencias al Código IMDG, remitió el documento DE 50/10/2/Rev.1 al Grupo de supervisores técnicos y de redacción para que lo examinara y pidió a la Secretaría que comunicara los resultados de las deliberaciones directamente al Subcomité DE.

Manifestaciones de agradecimiento

18.10 El Subcomité expresó su agradecimiento al Sr. Jan Erhardt, del Ministerio Federal de Transporte, Obras Públicas y Urbanismo, que ha formado parte de la delegación de Alemania desde 1988, ha trabajado en el Subcomité DSC desde sus inicios y ha contribuido activamente a la labor sobre el Código de Cargas a Granel, y le deseó una jubilación prolongada y feliz a partir de la próxima primavera.

18.11 Tras tomar nota de que el Sr. I. Rahim, antiguo Secretario del Subcomité, ha debido hacerse cargo de responsabilidades cada vez mayores dentro de la División de Seguridad Marítima y de que ya no podrá ejercer como Secretario del Subcomité, éste expresó su profundo agradecimiento por la ayuda prestada y por su contribución excepcional a la labor del Subcomité durante estos años.

19 MEDIDAS CUYA ADOPCIÓN SE PIDE A LOS COMITÉS

19.1 Se invita al Comité de Seguridad Marítima a que, en su 84º periodo de sesiones, tenga a bien:

- .1 aprobar el proyecto de circular MSC, "Enmiendas a los Procedimientos revisados de intervención de emergencia para buques que transporten mercancías peligrosas (Guía FEm) (párrafo 3.20 y anexo 1);
- .2 estudiar la posibilidad de que el texto íntegro del Código IMDG pueda descargarse gratuitamente de Internet (párrafo 3.26);
- .3 refrendar la medida adoptada por el Subcomité de aprobar la circular DSC.1/Circ.54, "Información sobre las enmiendas a las disposiciones relativas a los contaminantes del mar", que entrará en vigor mediante la enmienda 34-08 al Código IMDG (párrafo 3.34);

- .4 refrendar la medida adoptada por el Subcomité de aprobar la circular DSC.1/Circ.55, Orientaciones relativas a la aplicación del capítulo 2.10 (Contaminantes del mar) del Código marítimo internacional de mercancías peligrosas (Código IMDG) (enmienda 33-06) (párrafo 3.35);
- .5 tomar nota de las graves consecuencias que podría entrañar la exposición de ciertas cargas contenerizadas a fuentes de calor elevadas y tomar nota de que en el Subcomité de Expertos de las Naciones Unidas en Transporte de Mercaderías Peligrosas se están manteniendo en la actualidad debates similares sobre esta cuestión, por lo que podría ser prematuro distribuir una circular DSC antes de que se disponga de los resultados del examen que se está efectuando en el seno del mencionado Subcomité de las Naciones Unidas (párrafo 3.52);
- .6 tomar nota de que el Subcomité aprobó la enmienda (34-08) al Código IMDG y examinar dicha enmienda con miras a su adopción (párrafo 3.57 y Circular N° 2820);
- .7 tomar nota de la recomendación del Subcomité de que los Gobiernos Contratantes del Convenio podrán aplicar el Código marítimo internacional de cargas sólidas a granel (Código IMSBC) total o parcialmente, con carácter voluntario, a partir del 1 de enero de 2009, dado que, entre otras, la fecha propuesta de aplicación voluntaria será la misma que la del Código IMDG (enmienda 34-08) (párrafo 5.4);
- .8 aprobar el proyecto de enmiendas al Código internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974 (Convenio SOLAS), enmendado (párrafo 5.9 y anexo 3);
- .9 aprobar el proyecto de texto del Código marítimo internacional de cargas sólidas a granel (Código IMSBC), con miras a su adopción en el MSC 85 (párrafo 5.10 y anexo 4);
- .10 aprobar el proyecto de enmiendas al Código internacional para la seguridad del transporte de combustible nuclear irradiado, plutonio y desechos de alta actividad en bultos a bordo de los buques (Código CNI), enmendado, con miras a su adopción en el MSC 85 (párrafo 5.11 y anexo 5);
- .11 tomar nota de que el Subcomité aprobó el texto que ha de incluirse en el capítulo 7 del Código de seguridad aplicable a los buques para fines especiales (Código de Buques Especiales) y pidió a la Secretaría que remitiera dicho texto al Subcomité DE (Subcomité coordinador) para incluirlo en el mencionado Código (párrafo 7.5);
- .12 aprobar el proyecto de circular MSC, "Recomendaciones revisadas sobre la seguridad del personal durante las operaciones de sujeción de contenedores" (párrafo 10.5.6 y anexo 7);

- .13 tomar nota de que el Subcomité decidió aplazar la presentación al Comité de las Directrices revisadas acordadas para la elaboración del Manual de sujeción de la carga y el proyecto de circular MSC conexas hasta que se haya ultimado la labor relativa al proyecto de enmiendas al Código ESC, a fin de garantizar que se aprueban en el mismo periodo de sesiones del Comité; tomar nota también de que el Subcomité aprobó el proyecto de enmiendas adicionales a las Directrices revisadas para la elaboración del Manual de sujeción de la carga, a fin de precisar que el plan de acceso seguro a la carga sólo se requiere para los buques portacontenedores, y que la Secretaría preparará un texto refundido del proyecto Directrices revisadas que contenga los proyectos de enmiendas mencionados anteriormente, a fin de presentarlo al MSC 85 (párrafo 10.8 y anexo 8);
 - .14 aprobar el proyecto de circular MSC, "Recomendaciones sobre la utilización sin riegos de plaguicidas en los buques, aplicables a la fumigación de las bodegas de carga" (párrafo 11.11 y anexo 9);
 - .15 aprobar el proyecto de circular MSC, "Recomendaciones sobre la utilización sin riegos de plaguicidas en los buques, aplicables a la fumigación de las unidades de transporte" (párrafo 11.13 y anexo 10);
 - .16 tomar nota de que el Subcomité ultimó las enmiendas al Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974 (Convenio SOLAS), enmendado, en relación con las cuestiones que pertenecen a su ámbito de competencia, y que las remitió al Subcomité FP (Subcomité coordinador) (párrafo 12.9 y anexo 11);
 - .17 tomar nota de que el Subcomité ultimó las enmiendas al Código internacional de seguridad para naves de gran velocidad, 2000 (Código NGV 2000) en relación con las cuestiones que pertenecen a su ámbito de competencia y que las remitió al Subcomité FP (Subcomité coordinador) (párrafo 12.10 y anexo 12);
 - .18 aprobar el proyecto de circular MSC, "Documento de cumplimiento de las prescripciones especiales aplicables a los buques que transporten mercancías peligrosas con arreglo a lo dispuesto en la regla II-2/19 del Convenio SOLAS 1974, enmendado, y en la regla 7.17 del Código NGV 2000, enmendado (párrafo 12.11 y anexo 13); y
 - .19 aprobar el informe, en términos generales.
- 19.2 Se invita al Comité de Protección del Medio Marino a que, en su 57º periodo de sesiones, tenga a bien:
- .1 tomar nota de que el Subcomité había decidido, en principio, enmendar el capítulo 3 del Código IMDG con objeto de aclarar las prescripciones relativas al "nombre de expedición" establecidas en el Código IMDG como denominación distinta del "nombre técnico correcto" que se exige en el Anexo III del MARPOL (párrafo 3.33);

- .2 refrendar la medida adoptada por el Subcomité de aprobar la circular DSC.1/Circ.54, "Información sobre las enmiendas a las disposiciones relativas a los contaminantes del mar", que entrará en vigor mediante la enmienda 34-08 al Código IMDG (párrafo 3.34);
- .3 refrendar la medida adoptada por el Subcomité de aprobar la circular DSC.1/Circ.55, Orientaciones relativas a la aplicación del capítulo 2.10 (Contaminantes del mar) del Código marítimo internacional de mercancías peligrosas (Código IMDG) (enmienda 33-06) (párrafo 3.35).

ANEXO 1

PROYECTO DE CIRCULAR MSC

TRANSPORTE DE MERCANCÍAS PELIGROSAS

**CÓDIGO MARÍTIMO INTERNACIONAL DE MERCANCÍAS
PELIGROSAS (CÓDIGO IMDG)**

ANEXOS Y SUPLEMENTOS

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

1 El Comité de Seguridad Marítima aprobó, en su 84º periodo de sesiones ([...]), enmiendas a los Procedimientos revisados de intervención de emergencia para buques que transporten mercancías peligrosas (Guía FEm), las cuales figuran en el anexo.

2 Se invita a los Gobiernos Miembros a que señalen las enmiendas a la Guía FEm revisada, que se adjuntan a la presente, a la atención de todas las partes interesadas, y a que tomen nota de que está previsto de que la Enmienda 34-08 (resolución MSC.[...]) entre en vigor el 1 de enero de 2010; no obstante, sus disposiciones podrán aplicarse, con carácter voluntario, a partir del 1 de enero de 2009, tal como lo acordó el MSC 75.

ANEXO

ENMIENDAS A LOS PROCEDIMIENTOS REVISADOS DE INTERVENCIÓN
DE EMERGENCIA PARA BUQUES QUE TRANSPORTEN MERCANCÍAS
PELIGROSAS (GUÍA FEm) (MSC/CIRC.1025)

1 En el índice, se insertan las siguientes entradas en orden numérico:

Nº ONU	FEm Incendio	FEm Derrame
0505	F-B	S-X
0506	F-B	S-X
0507	F-B	S-X
0508	F-B	S-Y
2031*	F-A	S-Q
2031**	F-A	S-B
3474	F-B	S-J
3475	F-E	S-E
3476	F-G	S-P
3477	F-A	S-B
2478	F-D	S-U
3479	F-D	S-U
3480	F-A	S-I
3481	F-A	S-I

* Aplicable al ÁCIDO NÍTRICO distinto del fumante rojo, con al menos un 65%, pero no más de un 70%, de ácido nítrico.

** Aplicable al ÁCIDO NÍTRICO distinto del fumante rojo, con menos de un 65% de ácido nítrico.

ANEXO 2**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.1)****EXAMEN DE LAS DIRECTRICES SOBRE LA ARRUMAZÓN DE LAS UNIDADES DE TRANSPORTE****1 Alcance de la propuesta**

Las Directrices sobre la arrumazón de las unidades de transporte, entre otros instrumentos, constituyen un suplemento del Código IMDG. En la sección 4 de dichas Directrices se proporcionan indicaciones complementarias con respecto a la arrumazón y sujeción de cargas peligrosas y en ella figuran varias referencias al Código IMDG. A fin de que no se presten a confusión ni a malas interpretaciones, tales referencias deberían corresponder a la última enmienda del Código IMDG.

2 Necesidad imperiosa

Las Directrices sobre la arrumazón de las unidades de transporte incluyen referencias al Código IMDG y, por consiguiente, facilitan información importante para los usuarios de las Directrices por lo que respecta a la arrumazón de mercancías peligrosas. A fin de que dicha información esté en consonancia con el Código IMDG, es necesario actualizar las referencias.

3 Análisis de las cuestiones pertinentes, teniendo en cuenta tanto los gastos que entraña para el sector del transporte marítimo como la carga legislativa y administrativa a escala mundial

Ambos instrumentos están vinculados. El Certificado de arrumazón de las unidades de transporte es obligatorio en virtud del Código IMDG. Por consiguiente, versiones divergentes por lo que respecta a la clasificación, el marcado y el etiquetado de las mercancías peligrosas pueden dar lugar a una mala interpretación.

4 Ventajas

Armonización entre diferentes instrumentos de la OMI.

Incremento del nivel de seguridad.

Mayor aceptación de las disposiciones de los instrumentos.

Ayuda en la aplicación de los instrumentos pertinentes.

5 Orden de prioridad y plazo de ultimación previsto

Alta prioridad, fijando en 2008 el plazo previsto para su ultimación.

6 Descripción específica de las medidas necesarias

Las Directrices se aprobaron en el MSC 67 y, tras su refrendo por CEPE y la OIT, se publicaron con la signatura MSC/Circ.787 y también se incluyeron en el Suplemento del Código IMDG. La primera versión se basó en la Enmienda (28-96) del Código IMDG.

Habida cuenta de las enmiendas introducidas en el Código IMDG obligatorio con los años, es necesario armonizar las Directrices con el Código IMDG enmendado, especialmente el anexo 2 de las Directrices por lo que respecta a la etiqueta/rótulo de las mercancías de la Clase 5.2 y la señal de advertencia en caso de fumigación, que no se ajusta a los símbolos correspondientes exigidos en el Código IMDG.

En las Directrices también deberían reflejarse las futuras enmiendas del Código IMDG.

7 Observaciones sobre los criterios de aceptación general

El tema de la propuesta se ajusta a los objetivos de la OMI y a las disposiciones pertinentes del plan estratégico de la Organización y del Plan de acción de alto nivel. Se trata de armonizar diferentes instrumentos de la OMI. No existen normas suficientes del sector. Las medidas propuestas se justifican por las ventajas que ofrecen.

8 Determinación del órgano auxiliar que es imprescindible para ultimar la labor

La labor puede ser llevada a cabo por el Subcomité de Transporte de Mercancías Peligrosas, Cargas Sólidas y Contenedores.

ANEXO 3**PROYECTO DE RESOLUCIÓN MSC...(85)
(adoptada el ...)****ADOPCIÓN DE ENMIENDAS AL CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA
SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974, ENMENDADO**

EL COMITÉ DE SEGURIDAD MARÍTIMA,

RECORDANDO el artículo 28 b) del Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional, artículo que trata de las funciones del Comité,

RECORDANDO ASIMISMO el artículo VIII b) del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar (Convenio SOLAS), 1974 (en adelante denominado "el Convenio"), relativo al procedimiento de enmienda aplicable al anexo del Convenio, con excepción de las disposiciones del capítulo I,

RECONOCIENDO la necesidad de conferir obligatoriedad a la aplicación de normas internacionalmente acordadas para el transporte marítimo de cargas sólidas a granel,

HABIENDO EXAMINADO, en su [85º] periodo de sesiones, las enmiendas al Convenio propuestas y distribuidas de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII b) i) del mismo,

1. ADOPTA, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII b) iv) del Convenio, las enmiendas al Convenio cuyo texto figura en el anexo de la presente resolución;
2. DECIDE, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII b) vi) 2) bb) del Convenio, que las enmiendas mencionadas se considerarán aceptadas el [1 de julio de 2010] a menos que, antes de dicha fecha, más de un tercio de los Gobiernos Contratantes del Convenio, o un número de Gobiernos Contratantes cuyas flotas mercantes combinadas representen como mínimo el 50% del tonelaje bruto de la flota mercante mundial, hayan notificado que recusan las enmiendas;
3. INVITA a los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS a que tomen nota de que, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII b) vii) 2) del Convenio, las enmiendas entrarán en vigor el [1 de enero de 2011], una vez que hayan sido aceptadas con arreglo a lo dispuesto en el párrafo 2 anterior;
4. PIDE al Secretario General que, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII b) v) del Convenio, remita copias certificadas de la presente resolución y del texto de las enmiendas que figura en el anexo a todos los Gobiernos Contratantes del Convenio;
5. PIDE ADEMÁS al Secretario General que remita copias de la presente resolución y de su anexo a los Miembros de la Organización que no sean Gobiernos Contratantes del Convenio;

ANEXO

PROYECTO DE ENMIENDAS AL CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE LA
SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974, ENMENDADO

CAPÍTULO II-1

*Construcción - Estructura, compartimentado y estabilidad,
instalaciones de máquinas e instalaciones eléctricas*

- 1 En la regla 3-3, los números "VII/8.2" y "VII/11.2" se sustituyen por "VII/13.2" y "VII/16.2", respectivamente.

CAPÍTULO II-2

Construcción - Prevención, detección y extinción de incendios

- 2 En la regla 1.6.2, los números "VII/8.1" y "VII/11.1" se sustituyen por "VII/13.1" y "VII/16.1", respectivamente.
- 3 En la regla 3.11, el número "VII/8.1" se sustituye por "VII/13.1".
- 4 En la regla 3.25, el número "VII/11.1" se sustituye por "VII/16.1".
- 5 En la regla 19, nota 10 de la tabla 19.2, "A.434(XI)" se sustituye por "[MSC...(85)]".
- 6 En la regla II-2/19.3.4, modifíquese el título de modo que diga "Medio de ventilación".

CAPÍTULO VI

Transporte de cargas

Parte A

Disposiciones generales

- 7 Se incluye una nueva regla 1 y se renumeran las reglas siguientes.

"Regla 1

Definiciones

Salvo disposición expresa en otro sentido, a los efectos del presente capítulo regirán las siguientes definiciones:

- 1 *Código de cargas a granel:* Código de prácticas de seguridad relativas a las cargas sólidas a granel, adoptado por el Comité de Seguridad Marítima de la Organización mediante la resolución [MSC...(85)], según sea enmendado por la Organización, siempre que tales enmiendas se adopten, entren en vigor y se lleven a efecto de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII del presente Convenio, relativo a los procedimientos de enmienda aplicables al anexo, con excepción del capítulo I.
- 2 *Carga sólida a granel:* cualquier carga no líquida ni gaseosa, constituida por una combinación de partículas, gránulos o trozos más grandes de materia, generalmente de composición homogénea, que se embarca directamente en los espacios de carga del buque sin utilizar para ello ninguna forma intermedia de contención."

8 Se inserta una nueva regla 3 y se reenumeran las reglas siguientes.

"Regla 3

Prescripciones aplicables al transporte de cargas sólidas a granel que no sean grano

El transporte de cargas sólidas a granel que no sean grano se ajustará a las disposiciones pertinentes del Código de Cargas a Granel."

9 Se sustituye la regla 4.2.2 por el texto siguiente:

".2 en el caso de cargas sólidas a granel, la información prescrita en la sección 4 del Código de Cargas a Granel."

10 Se suprime la regla 4.2.3.

11 En la regla 5.1, primera oración, se inserta la palabra "sólidas", después de las palabras "transporten cargas".

Parte B

Disposiciones especiales aplicables a las cargas a granel que no sean grano

12 En el título de esta parte, se inserta la palabra "sólidas" entre "cargas" y "a granel" y se suprime la expresión "que no sean grano".

13 En la regla 8.1, se inserta la palabra "sólidas" entre "cargas" y "a granel".

14 Se suprimen las reglas 8.2 y 8.3.

15 En la regla 9, se inserta la palabra "sólidas" en el título, después de las palabras "cargas/descarga y estiba de cargas".

15 *Se suprimen las reglas 9.4 y 9.5 y se reenumeran en consecuencia las reglas siguientes.*

CAPÍTULO VII
Transporte de mercancías peligrosas

16 Las partes A-1 a D pasan a ser partes B a E

17 Se reenumeran las reglas 7-1, 7-2, 7-3 y 7-4, de modo que pasan a ser 8, 10, 11 y 12, respectivamente, y se reenumeran las demás reglas.

18 In la regla 8.3 se suprime el texto "instrucciones detalladas para el transporte sin riesgos de mercancías peligrosas sólidas a granel que incluirán".

19 Después de reenumerarse la regla 8 se inserta la nueva regla 9 siguiente:

"Regla 9

Prescripciones aplicables al transporte de mercancías peligrosas sólidas a granel

El transporte de mercancías peligrosas sólidas a granel se ajustará a las disposiciones pertinentes del Código de Cargas a Granel, según se define en la regla VI/1.1."

CAPÍTULO IX
Gestión de la seguridad operacional de los buques

20 En la regla 1.4, el número "VII/8.2" se sustituye por "VII/13.2".

21 En la regla 1.5, el número "VII/11.2" se sustituye por VII/16.2".

CAPÍTULO XI-2
Medidas especiales para incrementar la protección marítima

22 En la regla 1.1.2, el número "VII/8.2" se sustituye por "VII/13.2".

23 En la regla 1.1.3, el número "VII/11.2" se sustituye por "VII/16.2".

CAPÍTULO XII
Medidas de seguridad adicionales aplicables a los graneleros

24 En la regla 8.1, el número "VI/7.2" se sustituye por "VI/9.2".

25 En la regla 10.1, el número "VI/2" se sustituye por "VI/4".

ANEXO 4**PROYECTO DE RESOLUCIÓN MSC.[...(85)]
(adoptada el [...] de noviembre de 2008)]****ADOPCIÓN DEL CÓDIGO MARÍTIMO INTERNACIONAL DE CARGAS SÓLIDAS
A GRANEL (CÓDIGO IMSBC), DE OBLIGADO CUMPLIMIENTO**

EL COMITÉ DE SEGURIDAD MARÍTIMA,

RECORDANDO el artículo 28 b) del Convenio constitutivo de Organización Marítima Internacional, artículo que trata de las funciones del Comité,

TOMANDO NOTA de que el Comité había adoptado la resolución MSC.193(79) sobre el Código de prácticas de seguridad relativas a las cargas sólidas a granel (Código de Cargas a Granel),

RECONOCIENDO la necesidad de conferir obligatoriedad a la aplicación de normas internacionalmente acordadas para el transporte marítimo de cargas sólidas a granel,

TOMANDO NOTA TAMBIÉN de la resolución MSC.[...(85)], mediante la que se adoptaron enmiendas a los capítulos VI y VII del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974, (Convenio SOLAS) (en adelante denominado "el Convenio"), con objeto de conferir obligatoriedad a las disposiciones del Código de Cargas a Granel en virtud del Convenio,

HABIENDO EXAMINADO, en su [85º] periodo de sesiones, la propuesta de texto del Código de Cargas a Granel,

1. ADOPTA el Código marítimo internacional de cargas sólidas a granel (Código IMSBC), elaborado por el Subcomité de Transporte de Mercancías Peligrosas, Cargas Sólidas y Contenedores en su 12º periodo de sesiones, cuyo texto figura en el anexo de la presente resolución;
2. TOMA NOTA de que, en virtud de las enmiendas antedichas del capítulo VI del Convenio, las enmiendas futuras del Código IMSBC se adoptarán, entrarán en vigor y serán efectivas de conformidad con las disposiciones del artículo VIII de dicho Convenio relativas a los procedimientos de enmienda aplicables al anexo del Convenio, con la excepción del capítulo I del mismo;
3. INVITA a los Gobiernos Contratantes del Convenio a que tomen nota de que el Código IMSBC entrará en vigor el [1 de enero de 2011], una vez que hayan entrado en vigor las enmiendas a los capítulos VI y VII del Convenio;

4. CONVIENE EN que los Gobiernos Contratantes del Convenio podrán aplicar el Código IMSBC total o parcialmente, con carácter voluntario, a partir del [1 de enero de 2009];
5. PIDE al Secretario General que remita copias certificadas de la presente resolución y de su anexo a todos los Gobiernos Contratantes del Convenio;
6. PIDE ADEMÁS al Secretario General que remita copias de la presente resolución y de su anexo a todos los Miembros de la Organización que no sean Gobiernos Contratantes del Convenio;
7. OBSERVA que el Código IMSBC adjunto sustituye al Código existente adoptado mediante la resolución MSC.193(79).

ANEXO

PROYECTO DE TEXTO DE CÓDIGO MARÍTIMO INTERNACIONAL DE CARGAS
SÓLIDAS A GRANEL (CÓDIGO IMSBC), DE OBLIGADO CUMPLIMIENTO

(El proyecto de texto del Código IMSBC, de obligado cumplimiento,
figura en el documento DSC 12/19/Add.1)

ANEXO 5**PROYECTO DE RESOLUCIÓN MSC...(85)
(adoptada el ...)****ADOPCIÓN DE ENMIENDAS AL CÓDIGO INTERNACIONAL PARA
LA SEGURIDAD DEL TRANSPORTE DE COMBUSTIBLE
NUCLEAR IRRADIADO, PLUTONIO Y DESECHOS DE
ALTA ACTIVIDAD EN BULTOS A BORDO DE
LOS BUQUES, ENMENDADO**

EL COMITÉ DE SEGURIDAD MARÍTIMA,

RECORDANDO el artículo 28 b) del Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional, artículo que trata de las funciones del Comité,

TOMANDO NOTA de la resolución MSC.88(71), mediante la cual adoptó el Código internacional para la seguridad del transporte de combustible nuclear irradiado, plutonio y desechos de alta actividad en bultos a bordo de los buques (en adelante denominado "el Código CNI"), que ha adquirido carácter obligatorio en virtud del capítulo VII del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974 (en adelante denominado "el Convenio"),

TOMANDO NOTA ASIMISMO del artículo VIII b) y la regla VII/14.1 del Convenio en relación con el procedimiento para enmendar el Código CNI,

HABIENDO EXAMINADO, en su 85º periodo de sesiones, las enmiendas al Código CNI propuestas y distribuidas de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII b) i) del Convenio,

1. ADOPTA, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII b) iv) del Convenio, las enmiendas al Código CNI, cuyo texto figura en el anexo de la presente resolución;
2. DECIDE, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII b) vi) 2) bb) del Convenio, que las enmiendas se considerarán aceptadas el [1 de julio de 2010], a menos que, antes de esa fecha, más de un tercio de los Gobiernos Contratantes del Convenio o los Gobiernos Contratantes cuyas flotas mercantes combinadas representen como mínimo el 50% del tonelaje bruto de la flota mercante mundial, hayan notificado sus objeciones a las enmiendas;
3. INVITA a los Gobiernos Contratantes a que tomen nota de que, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII b) vii) 2) del Convenio, las enmiendas entrarán en vigor el [1 de enero de 2011], una vez aceptadas con arreglo a lo dispuesto en el párrafo 2 *supra*;
4. PIDE al Secretario General que, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII b) v) del Convenio, remita copias certificadas de la presente resolución y del texto de las enmiendas que figura en el anexo a todos los Gobiernos Contratantes del Convenio;
5. PIDE ADEMÁS al Secretario General que remita copias de la presente resolución y de su anexo a los Miembros de la Organización que no sean Gobiernos Contratantes del Convenio.

ANEXO

PROYECTO DE ENMIENDAS AL CÓDIGO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD
DEL TRANSPORTE DE COMBUSTIBLE NUCLEAR IRRADIADO,
PLUTONIO Y DESECHOS DE ALTA ACTIVIDAD
EN BULTOS A BORDO DE LOS BUQUES

Capítulo 1 - Generalidades

- 1 En la regla 1.1.1.8, el número "VII/8.1" se sustituye por "VII/13.1".
- 2 En la regla 1.2.1, el número "VII/15" se sustituye por "VII/20".

Capítulo 11 - Notificación en caso de suceso relacionado con carga de CNI

- 3 En la regla 11.1, el número "VII/7-1" se sustituye por "VII/8".

ANEXO 6

PROYECTO DE ENMIENDAS AL CÓDIGO DE PRÁCTICAS DE SEGURIDAD PARA LA ESTIBA Y SUJECCIÓN DE LA CARGA (CÓDIGO ESC)

PROYECTO DE NUEVO ANEXO [...]

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

1 FINALIDAD

Garantizar que las personas dedicadas a las operaciones de sujeción de contenedores disponen de condiciones de trabajo seguras y, en particular, de un acceso seguro, de equipo de sujeción adecuado y de lugares de trabajo seguros. Estos requisitos deberían tenerse en cuenta en la etapa de proyecto y en la concepción de los sistemas de sujeción. Las presentes directrices sirven de orientación a los propietarios y constructores de buques, a las sociedades de clasificación, a las Administraciones y a los proyectistas de buques cuando elaboren o autoricen un plan de acceso seguro a la carga.

2 ALCANCE

Aplicable a los buques proyectados o equipados específicamente para transportar contenedores.

3 DEFINICIONES

3.1 Por *Administración* se entiende el gobierno del Estado cuyo pabellón el buque está autorizado a enarbolar.

3.2 Por *sujeción* se entiende también las operaciones de destrinca.

3.3 Por *vallas*, que es un término genérico, se entienden las barandillas, los pasamanos de seguridad, las barreras de seguridad y estructuras similares que ofrecen protección contra la caída de las personas.

3.4 Por *gualderas* se entiende los tablones laterales de una escalera.

4 GENERALIDADES

4.1 Introducción

4.1.1 Las lesiones que sufren los trabajadores portuarios a bordo de los buques que visitan conforman la mayor categoría de accidentes que se registra en los puertos de contenedores, siendo las tareas de trinca y destrinca de los contenedores de cubierta la actividad que con más frecuencia produce dichas lesiones. La tripulación de los buques dedicada a las operaciones de sujeción también está expuesta a peligros análogos.

4.1.2 Durante el proyecto y construcción de los buques portacontenedores, se debería tener en cuenta que la provisión de un lugar seguro de trabajo para la tripulación y los trabajadores portuarios reviste tanta importancia como la capacidad de los contenedores.

4.1.3 Cabe recordar a los propietarios y proyectistas de buques portacontenedores los peligros que entrañan las operaciones de sujeción de contenedores y se les insta a que desarrollen y utilicen sistemas de sujeción de contenedores con proyectos que garanticen la seguridad. Su finalidad radicarán en eliminar la necesidad de:

- .1 trabajar en la parte superior de los contenedores;
- .2 trabajar en otros emplazamientos que entrañen riesgos similares; y
- .3 que la tripulación o los trabajadores portuarios tengan que manipular equipo de sujeción pesado y difícil de manejar.

4.1.4 Se tendrá en cuenta que en la provisión de condiciones de trabajo seguras para la sujeción de contenedores se incluyen asuntos relacionados con el proyecto, las operaciones y el mantenimiento, y que los problemas que se presentan a bordo de los buques portacontenedores de gran tamaño son distintos de los que se presentan a bordo de buques más pequeños.

4.2 Recomendaciones sobre seguridad del personal durante las operaciones de sujeción de los contenedores (MSC/Circ.886)

4.2.1 Los propietarios y proyectistas de buques y las Administraciones deberían tener en cuenta las recomendaciones formuladas para el proyecto seguro de los dispositivos de sujeción que figura en las presentes directrices y en las "Recomendaciones sobre seguridad del personal durante las operaciones de sujeción de los contenedores" (MSC/Circ.886).

4.3 Plan de acceso seguro a la carga

4.3.1 El Código ESC prescribe que los buques proyectados o equipados específicamente con el fin de transportar contenedores lleven a bordo un Plan de acceso seguro a la carga para todas las zonas donde se sujeten contenedores.

4.3.2 Las partes interesadas, incluidos los proyectistas y constructores de buques, las administraciones y las sociedades de clasificación, sin que esta enumeración sea exhaustiva, deberían implicarse desde un primer momento en el proyecto de los medios de sujeción a bordo de los buques portacontenedores, así como en la elaboración del Plan de acceso seguro a la carga.

4.3.3 El Plan de acceso seguro a la carga se debería elaborar en la etapa de proyecto de conformidad con el capítulo 5 del anexo de la circular MSC/Circ[...].

4.3.4 Los proyectistas deberían incluir en el Plan de acceso seguro a la carga las prescripciones que figuran en el presente anexo, de manera que sea posible mantener condiciones de trabajo seguras durante todas las configuraciones previstas para la estiba de los contenedores.

4.4 Formación

4.4.1 El personal dedicado a las operaciones de sujeción de contenedores debería recibir formación relativa a las tareas de trinca/destrinca de los contenedores, según sea necesario para cumplir sus obligaciones en condiciones de seguridad.

4.4.2 El personal dedicado a las operaciones de sujeción de contenedores debería recibir una formación completa que le permita desarrollar los conocimientos teóricos, las técnicas psicomotrices y las competencias prácticas en materia de actitud que necesita para realizar su trabajo de forma segura y eficaz, así como para sensibilizarse respecto de los asuntos de seguridad general¹ y reconocer y evitar los posibles peligros.

4.4.3 La formación debería incluir la sensibilización sobre la situación a fin de reconocer y evitar los peligros potenciales.

4.4.4 El personal debería recibir la formación adecuada sobre las operaciones de sujeción mediante los distintos tipos de trincas que podrá utilizar.

4.4.5 El personal debería recibir formación relativa a la seguridad de los sistemas de trabajo. Cuando el personal deba trabajar en niveles de altura, en la formación se debería incluir la utilización de equipo para evitar las caídas.

5 PRESCRIPCIONES RELATIVAS AL ACCESO SEGURO Y A LA SUJECIÓN DE LA CARGA

5.1 Las Administraciones se asegurarán de que:

- .1 los planos de trinca que figuran en el Manual de sujeción de la carga aprobado son compatibles con el proyecto actual del buque y de que el método previsto de sujeción de los contenedores es a la vez seguro y aplicable en la práctica;
- .2 el Manual de sujeción de la carga, los planos de trinca y el Plan de acceso seguro a la carga se encuentran actualizados; y
- .3 los planos de trinca son compatibles con el proyecto del buque y el equipo disponible.

5.2 Los propietarios y armadores de buques se asegurarán de que:

- .1 los dispositivos amovibles de sujeción de la carga están homologados y llevan una indicación de la carga máxima de sujeción. De conformidad con el Código ESC, en el Manual de sujeción de la carga figurará dicha carga máxima de sujeción; y
- .2 se cumplen las prescripciones operacionales que figuran en el presente anexo.

¹ Sección 2.6.2 del Repertorio de recomendaciones prácticas de la OIT sobre seguridad y salud en los puertos.

5.3 La empresa explotadora de la terminal de buques portacontenedores se asegurará de que se cumple lo prescrito en la sección 6.3 del presente anexo.

6 RESPONSABILIDADES

6.1 Projectistas

Deberían seguir las prescripciones de proyecto que figuran en las presentes directrices.

6.2 Constructores de buques

Deberían seguir las prescripciones de proyecto que figuran en las presentes directrices.

7 PROYECTO

7.0 Consideraciones generales relativas al proyecto

7.0.1 Se deberían llevar a cabo evaluaciones del riesgo en la etapa de proyecto teniendo en cuenta las prescripciones que figuran en el presente anexo, a fin de asegurarse de que las operaciones de sujeción pueden efectuarse sin riesgos en todas las configuraciones de contenedores previstas. Esta evaluación se debería efectuar con miras a la elaboración del Plan de acceso seguro a la carga. Entre los riesgos que procede evaluar se incluirán los siguientes:

- .1 resbalones, tropezones y caídas;
- .2 caídas desde una altura;
- .3 lesiones causadas por la manipulación de las trincas;
- .4 golpes causados por las trincas u otros objetos al caer; y
- .5 indicación de las zonas que presentan más riesgos de que se produzcan daños debidos a las operaciones de contenedores.

7.0.2 Los constructores de buques deberían colaborar con los projectistas de equipo de sujeción para llevar a cabo evaluaciones del riesgo y asegurarse de que se ajustan a los criterios básicos siguientes cuando se están construyendo los buques portacontenedores.

7.0.3 Los projectistas de buques se deberían asegurar de que las operaciones de sujeción de contenedores en lugares externos se realizan desde un lugar seguro.

7.0.4 El espacio previsto entre las pilas de contenedores para los trabajadores que vayan a realizar operaciones de sujeción debería ofrecer:

- .1 una superficie de trabajo firme y nivelada;
- .2 una zona de trabajo, excluidas las trincas *in situ*, de una anchura mínima de 750 mm y preferiblemente de un metro, que permita ver claramente los mangos de los cerrojos giratorios y facilite la manipulación de las trincas;

- .3 espacio suficiente para permitir que las trincas y demás equipo puedan estibarse sin ocasionar riesgo de tropezones;
- .4 espacio suficiente entre los puntos de fijación de las trincas en cubierta o en las tapas de escotilla, a fin de apretar los tensores;
- .5 acceso mediante escalas en las brazolas de escotilla;
- .6 acceso seguro a las plataformas de trinca;
- .7 vallas protectoras en las plataformas de trinca²; y
- .8 alumbrado adecuado de conformidad con las presentes directrices.

7.1 Disposiciones para el acceso seguro

7.1.1 Disposiciones generales

7.1.1.1 El espacio libre de las zonas de tránsito debería ser de 2 m de alto y 600 mm de ancho, como mínimo.

7.1.1.2 Todas las superficies pertinentes de cubierta en las que se efectúen desplazamientos a bordo y todos los pasillos y escaleras deberían ser antideslizantes.

7.1.1.3 Cuando sea necesario por razones de seguridad, las pasarelas de cubierta deberían estar delimitadas con rayas pintadas o bien marcadas con pictogramas.

7.1.2 Proyecto de las plataformas de trinca

7.1.2.1 Se prefieren las plataformas proyectadas para suprimir o reducir enormemente el uso de barras de trinca para pilas de tres contenedores y facilitar la estiba vertical de forma eficaz de las barras a lo largo de la plataforma. Las plataformas se deberían proyectar de manera que ofrezcan una superficie de trabajo despejada, sin obstrucciones causadas por las tuberías de cubierta u otras estructuras, y tendrán en cuenta lo siguiente:

- .1 los contenedores deberán ser aptos para estibarse dentro del alcance seguro de los trabajadores que estén utilizando la plataforma; y
- .2 las dimensiones de la superficie de trabajo y de los elementos de sujeción utilizados.

7.1.2.2 Las plataformas de trinca permanentes deberían tener una anchura de 1 m como mínimo, y en ningún caso inferior a 750 mm.

² En la sección 3.3.4 del Repertorio de recomendaciones prácticas de la OIT sobre seguridad y salud en los puertos figura un proyecto que resulta apropiado.

7.1.2.3 La anchura de las plataformas de trinca amovibles o desmontables debería ser como mínimo de un metro, y en ningún caso inferior a 750 mm, teniendo en cuenta si se necesitan una, dos o tres trincas, y dichas plataformas estarán suficientemente reforzadas para evitar desplazamientos o deformaciones. Estas secciones desmontables deberían poder quedar sujetas en su lugar temporalmente con protecciones contra las caídas.

7.1.2.4 Se debería instalar plintos (o rodapiés) adecuados alrededor de los laterales de todas las plataformas para evitar que el equipo de sujeción se caiga y lesione a las personas.

7.1.2.5 El acceso a las zonas de trabajo se debería proyectar de manera que no haya huecos por los que puedan caer las personas.

7.1.2.6 En las plataformas de trabajo no debería haber obstrucciones, como por ejemplo recipientes de almacenamiento de las trincas o guías para las tapas de registro en tierra.

7.1.3 Proyecto de las vallas

7.1.3.1 Deberán instalarse vallas en las plataformas elevadas, según proceda. Como mínimo, en el proyecto de las vallas se deberían tener en cuenta los siguientes aspectos:

- .1 la resistencia y altura de las barandillas se deberían proyectar para evitar que los trabajadores se caigan;
- [.2 la flexibilidad de los huecos dispuestos para la colocación de las vallas se encuentra dentro de los parámetros especificados, en función de los contenedores que se van a estibar en los lugares adyacentes; [por aclarar]
- .3 las medidas para bloquear y retirar las vallas conforme cambien las condiciones operacionales en función de la operación de estiba prevista para esa zona]; y
- .4 los daños a las vallas y cómo evitar que se produzcan deficiencias a causa de dichos daños.

7.1.3.2 Como mínimo, la barandilla superior de las vallas debería tener una altura de 1 m desde la base, con una barandilla intermedia a una altura de 500 mm.

7.1.3.3 En la medida de lo posible, las vallas y los pasamanos se deberían poner de relieve utilizando un color que contraste con la parte del fondo.

7.1.3.4 Las pasarelas transversales en las que se sujeta la carga deberían estar adecuadamente protegidas con vallas si al retirar la tapa de escotilla queda al descubierto un borde sin protección.

7.1.4 Proyecto de las escalas y los registros

7.1.4.1 Cuando una escala fija permita el acceso al exterior de una plataforma, las gualderas deberían estar conectadas en sus extremos al dispositivo protector de la plataforma, con independencia de que la escala se encuentre colocada en sentido inclinado o vertical.

7.1.4.2 Cuando una escala fija permita el acceso a una plataforma a través de una abertura en ésta, la abertura debería estar protegida bien con una rejilla fija provista de un mecanismo de bloqueo que pueda cerrarse tras el acceso, o con vallado. Se deberían proveer pasamanos para garantizar el acceso seguro a través de la abertura.

7.1.4.3 Cuando una escala fija permita el acceso a una plataforma desde el exterior de ésta, las gualderas de la escala se deberían abrir y ensanchar por encima del nivel de la plataforma para dejar un espacio libre de 700 a 750 mm de ancho que permita el paso de una persona entre ellas.

7.1.4.4 Ninguna escala fija debería tener una inclinación superior a 25° con respecto de la vertical. Cuando la inclinación de la escala respecto de la vertical sea superior a 15°, la escala debería estar provista de pasamanos adecuados con una separación mínima entre sí de 540 mm medidos horizontalmente.

7.1.4.5 Toda escala vertical fija de más de 3 m de altura o toda escala fija de menos de 3 m de altura desde la que una persona pueda caer al interior de una bodega debería estar provista de aros protectores y construida del modo siguiente:

7.1.4.6 Los aros de las escalas deberían estar espaciados de forma uniforme a intervalos máximos de 900 mm, con un espacio libre de 750 mm entre el peldaño y el reverso del aro, unidos mediante bandas longitudinales sujetas al interior de los aros y uniformemente repartidas por la circunferencia de éstos.

7.1.4.7 Las gualderas se deberían encontrar como mínimo a 1 m por encima del nivel del suelo de la plataforma, sus extremos deberían estar provistos de soportes laterales y el escalón o peldaño superior se debería encontrar al mismo nivel del suelo de la plataforma, salvo que los escalones o peldaños se encuentren fijados a los extremos de las gualderas.

7.1.4.8 En la medida de lo posible, las escalas de acceso y las pasarelas, así como las plataformas de trabajo, deberían estar proyectadas de manera que los trabajadores no tengan que subir por las tuberías o trabajar en zonas con obstrucciones permanentes.

7.1.4.9 No debería haber aberturas sin protección en ninguna parte del lugar de trabajo. Las aberturas de acceso estarán protegidas con pasamanos o tapas de acceso que se puedan cerrar y bloquear durante el acceso.

7.1.4.10 En la medida de lo posible, los registros no deberían estar situados en las zonas de tránsito. No obstante, si lo estuvieran, se deberían proteger adecuadamente con vallas.

7.1.4.11 Las escalas de acceso y los registros deberían tener las dimensiones adecuadas para que las personas puedan entrar y salir sin riesgos.

7.2 Sistemas de trinca

7.2.1 Disposiciones generales

Los sistemas de trinca, incluidos los dispositivos tensores, deberían cumplir los criterios siguientes:

- .1 deberían tener una resistencia y una altura suficientes para evitar las caídas de los trabajadores;
- .2 deberían disponer de configuraciones alternativas para la estiba de contenedores y proporcionarán vallas cuando cambien las condiciones operacionales;
- .3 deberían tener en cuenta posibles daños a las vallas y cómo evitar fallos provocados por dichos daños; y
- .4 los accesorios provisionales deberían tener la resistencia adecuada y podrán instalarse de manera segura.

7.2.2 Proyecto de los cerrojos giratorios

7.2.2.1 Los buques se deberían asegurar de que la variedad de cerrojos giratorios que se utilicen para la sujeción de la carga es mínima y que se facilitan instrucciones claras para su funcionamiento. La utilización de demasiados tipos distintos de cerrojos giratorios puede causar confusión respecto de si el cerrojo se encuentra cerrado o abierto.

7.2.2.2 El proyecto de los cerrojos giratorios debería garantizar lo siguiente:

- .1 que los cerrojos cierren eficazmente y estén claramente señalizados por las partes superior e inferior;
- .2 que no sea posible el desencaje de la cantonera aún cuando se raspe con una superficie;
- .3 que por su acceso y visibilidad, los dispositivos de apertura son fáciles de accionar;
- .4 que las posición de "abierto" es fácil de identificar y que no se vuelva a bloquear accidentalmente debido a sacudones o vibraciones; y
- .5 que las pértigas de desbloqueo son lo más ligeras posible y fáciles de utilizar.

7.2.3 Proyecto de las barras de trinca

7.2.3.1 El proyecto de los sistemas de sujeción de los buques portacontenedores debería tener en cuenta las capacidades que en la práctica demuestran los trabajadores para izar, alcanzar, retener, sostener, controlar y conectar los componentes que se necesitan en todas las situaciones previstas en el plan de sujeción de la carga.

7.2.3.2 La longitud máxima de una trinca, suficiente para alcanzar la cantonera inferior de un contenedor de tipo *high cube* ubicado en una tercera hilera, debería ser de 5 200 mm.

7.2.3.3 El peso de las trincas debería reducirse a un mínimo, en la medida de lo posible, teniendo en cuenta la resistencia mecánica necesaria al menor nivel viable.

7.2.3.4 En el extremo de la trinca que se inserta en la cantonera debería haber un pivote o bisagra, u otra pieza de proyecto adecuado, de manera que la barra no se zafe accidentalmente de la cantonera.

7.2.3.5 La longitud de las barras junto con la longitud y el proyecto de los tensores deberían ser tales que se elimine la necesidad de extensiones cuando se sujetan contenedores de tipo *high cube* (9 pies y 6 pulgadas).

7.2.3.6 Se debería disponer de barras ligeras de peso cuando se requieran herramientas especiales para sujetar los contenedores de tipo *high cube*.

7.2.4 Proyecto para la estiba del equipo de sujeción y los recipientes de almacenamiento

7.2.4.1 Se deberían proveer recipientes o lugares de estiba para el equipo de trinca.

7.2.4.2 También se deberían proveer recipientes para el equipo averiado o dañado, debiendo estar marcados de forma adecuada. Se debería elaborar un plano de alumbrado que tenga en cuenta lo siguiente.

7.3 Proyecto de alumbrado

7.3.1 El alumbrado adecuado de las vías de acceso³ debería tener en cuenta las sombras proyectadas por los contenedores que puedan encontrarse estibados en la zona que se va a iluminar, por ejemplo contenedores de diferente longitud en la zona de trabajo o por encima de la misma.

7.3.2 Un sistema de alumbrado fijo independiente para cada espacio de trabajo situado entre los espacios de estiba de los contenedores que cuente con la iluminación suficiente⁴ para el trabajo que se va a realizar, pero que reduzca al máximo la posibilidad de deslumbrar a los trabajadores de cubierta.

7.3.3 En la medida de lo posible, dicho alumbrado debería estar proyectado como una instalación permanente y se encontrará adecuadamente protegido contra posibles roturas.

7.3.4 La intensidad del alumbrado debería tener en cuenta la distancia a los puntos de alcance más elevados en los que se utiliza el equipo de sujeción de la carga.

³ En ningún caso inferior a 10 lux, 1 *footcandle*.

⁴ En ningún caso inferior a 50 lux, 5 *footcandle* (Repertorio de recomendaciones prácticas de la OIT sobre Seguridad y salud en los puertos, sección 7.1.5).

8 PROCEDIMIENTOS OPERACIONALES Y DE MANTENIMIENTO

Los procedimientos para las operaciones de trinca y sujeción en condiciones de seguridad deberían incluirse en el sistema de gestión de la seguridad como parte de la documentación prescrita en virtud del Código IGS.

8.1 Ausencia de puestos de trinca seguros a bordo/Deficiencias en la ejecución de las tareas de sujeción por parte de los trabajadores portuarios

8.1.1 Cuando a bordo del buque existan puestos de trinca y destrinca sin protección contra las caídas (por ejemplo, estén desprovistos de pasamanos adecuados) y cuando no se pueda disponer de otro método que ofrezca seguridad, no se deberían trincar ni destrincar los contenedores, y se debería informar de inmediato al responsable en tierra, al capitán o al oficial de puente acerca de la situación.

8.1.2 Si no se pueden proyectar sistemas de protección que garanticen un acceso seguro y puestos de trinca que no presenten riesgos y estén protegidos en todas las configuraciones de carga, no se debería estibar la carga en dicho emplazamiento. Ni la tripulación ni los trabajadores de tierra deberían estar expuestos a condiciones de trabajo que resulten potencialmente peligrosas durante el transcurso normal de las operaciones de sujeción de la carga.

8.2 Trabajo en la cubierta de contenedores

8.2.1 Las zonas de tránsito deberían ser seguras y estar despejadas de la carga y de todo el equipo.

8.2.2 Se deberían poner de relieve de forma adecuada todas las aberturas que necesariamente tengan que estar sin protección situadas en las plataformas de trabajo (es decir, las aberturas por las que se puedan producir caídas de menos de dos metros), así como los intersticios o huecos en cubierta.

8.2.3 Para evitar que se produzcan caídas es fundamental utilizar vallas. Cuando sea necesario disponer de aberturas en las barreras de seguridad para facilitar los movimientos de las grúas de contenedores, se deberían utilizar vallas desmontables en la medida de lo posible, especialmente si se trata de plumas con chigre incorporado.

8.2.4 Se debería tener en cuenta que el izado de las barras de trinca, que pueden pesar entre 11 y 21 kg, y de los tensores, que pueden pesar entre 16 y 23 kg, puede entrañar el riesgo de causar lesiones a los trabajadores si las barras y los tensores se manipulan por encima de la altura del hombro y con los brazos extendidos. Por consiguiente, se recomienda que los trabajadores realicen sus tareas de dos en dos a fin de reducir el esfuerzo individual que demanda la sujeción de las trincas.

8.2.5 Cuando se estén manejando esos grandes pesos se recomienda que la persona que realiza la tarea de izado utilice el peso de su propio cuerpo para levantar la barra hasta situarla en sentido vertical, pues así se conseguirá que manteniendo un agarre firme y la espalda recta, los grandes músculos de las piernas sufran la mayor parte del peso.

8.2.6 El personal dedicado a las operaciones de carga de los buques portacontenedores debería llevar puesto el equipo de protección individual adecuado mientras esté realizando las operaciones de sujeción.

8.2.7 El personal dedicado a las operaciones de carga de los buques portacontenedores debería estar familiarizado con las características singulares del buque y los peligros potenciales que entrañen las operaciones necesarias para llevar a cabo sus obligaciones.

8.2.8 La tripulación del buque debería haber recibido la formación adecuada para utilizar el equipo provisto, para reconocer y evitar los posibles riesgos y para estar familiarizado con la disposición del buque.

8.3 Mantenimiento

8.3.1 De conformidad con la sección 2.3 (Programas de inspección y mantenimiento) de las Directrices revisadas para la elaboración del manual de sujeción de la carga (circular MSC/Circ...), todos los buques deberían guardar un libro registro que contenga los procedimientos de aceptación, mantenimiento, reparación o rechazo de los dispositivos de sujeción de la carga. Dicho libro también debería contener un registro de las inspecciones.

8.3.2 Se debería mantener el alumbrado en buen estado.

8.3.3 Las pasarelas, escalas, escaleras y vallas se deberían someter a un programa de mantenimiento periódico a fin de reducir/prevenir la corrosión y evitar su consiguiente desplome.

8.3.4 Las pasarelas, escalas, escaleras y vallas que estén corroídas deberían repararse o remplazarse tan pronto como sea posible, salvo cuando ello interfiera con la seguridad de las operaciones. En dichos casos, las reparaciones se deberían efectuar de manera inmediata.

9 PROYECTO DE LA SEGURIDAD DE LOS CONTENEDORES ESPECIALIZADOS

9.1 Los enchufes eléctricos de los contenedores refrigerados deberían disponer de mecanismos de enclavamiento y los terminales de a bordo deberían ofrecer una conexión eléctrica estanca y segura.

9.2 Los enchufes eléctricos de los contenedores refrigerados deberían caracterizarse por ser enchufes eléctricos de gran potencia, provistos de mecanismos de enclavamiento y protegidos por disyuntores. Gracias a esto se garantizará que no sea posible enchufar "con corriente" hasta que el enchufe esté totalmente acoplado y se pulse el vástago del accionador a la posición de "encendido". Si se pulsa el accionador a la posición de "apagado", se desactivará el circuito de forma manual.

9.3 El circuito eléctrico de los contenedores refrigerados se debería desactivar de forma automática si se desconecta accidentalmente el enchufe estando en la posición de "encendido". Además, el mecanismo de enclavamiento debería provocar un corte en el circuito mientras el pasador y el manguito sigan conectados. Esto ofrece al operario una seguridad y protección plenas contra el riesgo de descarga eléctrica, al tiempo que se elimina la posible avería por arco del enchufe y su carcasa.

9.4 Los enchufes eléctricos de los contenedores refrigerados deberían estar proyectados de tal modo que garanticen que el trabajador no tenga que estar de pie directamente delante del enchufe cuando se proceda al encendido.

9.5 El emplazamiento de los enchufes de alimentación de los contenedores refrigerados debería evitar la necesidad de tender cables flexibles que puedan provocar riesgo de tropezones.

9.6 Los estibadores o los tripulantes del buque que vayan a manejar los cables de los contenedores refrigerados y/o conectar y desconectar las unidades frigoríficas debería recibir formación relativa al reconocimiento de cables y enchufes defectuosos.

10 REFERENCIAS

Repertorio de recomendaciones prácticas de la OIT - Seguridad y salud en los puertos

Norma 3874 de la ISO relativa a la manipulación y sujeción de los contenedores de carga del tipo 1

ANEXO 7**PROYECTO DE CIRCULAR MSC****RECOMENDACIONES REVISADAS SOBRE LA SEGURIDAD
DEL PERSONAL DURANTE LAS OPERACIONES
DE SUJECIÓN DE CONTENEDORES**

1 El Comité de Seguridad Marítima, en su 70º periodo de sesiones (7 a 11 de diciembre de 1998), mostró una gran preocupación por los peligros que para el personal entraña el trabajo en la parte superior de los contenedores durante las operaciones de sujeción, que pueden surgir porque los medios de sujeción de los contenedores se encuentran colocados en emplazamientos que resultan difíciles y peligrosos, y aprobó la Recomendación sobre seguridad del personal durante las operaciones de sujeción de los contenedores que figura en el anexo.

2 El Comité de Seguridad Marítima, en su [84º] periodo de sesiones (... de mayo de 2008) mostró asimismo su preocupación por los peligros existentes para el personal dedicado a la operación de sujeción de contenedores al nivel de la cubierta y aprobó las recomendaciones que figuran en el anexo [...] del Código de prácticas de seguridad para la estiba y la sujeción de la carga.

3 Se invita a los Gobiernos Miembros a que pongan las presentes Recomendaciones en conocimiento de las autoridades portuarias, los propietarios y proyectistas de buques portacontenedores y todas las demás partes interesadas, y a que examinen otras medidas prácticas para abordar este problema en los puertos y cuando se aprueben los medios de sujeción de la carga, según proceda.

ANEXO

RECOMENDACIÓN REVISADA SOBRE SEGURIDAD DEL PERSONAL DURANTE LAS OPERACIONES DE SUJECIÓN DE CONTENEDORES

1 Se ha observado que cierto número de tripulantes y trabajadores portuarios han muerto a causa de caídas desde lo alto de los contenedores durante las operaciones de sujeción y destriaca de los mismos. Si bien se dispone de sistemas y equipo que permiten prevenir o detener las caídas durante las tareas que se realicen en la parte superior de los contenedores, su utilización y eficacia son limitadas dado que son difíciles de manipular y retrasan el ritmo de las operaciones de carga y descarga del buque.

2 Los medios tradicionales de sujeción de los contenedores en espacios de cubierta no celulares son pesados y difíciles de manipular, lo cual provoca accidentes y lesiones corporales. El equipo que se ha venido desarrollando últimamente, como por ejemplo los cerrojos giratorios semiautomáticos y de dos funciones, sólo eliminan parcialmente los peligros. Su eficacia depende de que la altura de apilamiento en cubierta no exceda de cuatro contenedores y es necesario disponer en el muelle de un lugar de trabajo desde donde se puedan accionar o retirar en condiciones de seguridad.

3 Los propietarios y proyectistas de buques pueden crear un entorno más seguro para el personal que participa en la sujeción de los contenedores siempre y cuando centren su atención en la seguridad de las operaciones de sujeción de los contenedores en las etapas iniciales de la construcción de un buque, en lugar de recurrir a los métodos de explotación una vez que el buque ha sido construido. Entre las nociones de proyecto que pueden aplicarse en la actualidad con resultados satisfactorios cabe destacar:

.1 Bodegas sin tapas de escotilla

Los buques portacontenedores así proyectados tienen generalmente guías celulares hasta la altura total de estiba y no requieren normalmente la realización de trabajos en la parte superior de los contenedores.

.2 Buques portacontenedores de sistema celular ajustable

Estos proyectos se basan en guías celulares de cubierta, cuya longitud puede modificarse en función de las distintas longitudes de los contenedores utilizados en el sector, por ejemplo, 20, 30 ó 40 pies.

.3 Guías celulares en cubierta

Esto generalmente significa "bodegas sin tapas de escotilla" o buques sin tapas de escotilla, aunque existen proyectos no sólo con guías celulares en cubierta sino también con tapas de escotillas. A pesar de que las guías celulares en cubierta han dado buenos resultados en lo que atañe a la seguridad y sujeción, pueden obstaculizar las operaciones de carga de contenedores de distintas longitudes utilizados comúnmente.

.4 Armazones de trinca

Se trata de soportes móviles para el personal encargado de la sujeción que permiten a éste accionar los cerrojos automáticos sin subir encima de los contenedores. Se los utiliza frecuentemente desde las grúas de pórtico para contenedores, pero son más útiles desde el punto de vista operacional cuando son independientes de las grúas de pórtico en tierra, dado que de este modo las tareas de trinca y destrinca pueden seguir realizándose sin entorpecer la operación de carga o descarga ni causar demoras a ésta.

.5 Plataformas de trinca

Son plataformas permanentes o parcialmente móviles mediante las cuales se puede tener acceso a los cerrojos giratorios de cubierta, etc., sin tener que subir a la parte superior del contenedor.

4 Además de estos medios distintos, es probable que se desarrollen nuevas ideas igualmente eficaces si se presta más atención a garantizar la seguridad de las operaciones de sujeción y destrinca de los contenedores en la etapa de proyecto del buque, en lugar de recurrir a los métodos de explotación para ese fin. Si el proceso de sujeción se efectúa con mayor seguridad para el personal interesado y se mejora su eficacia, el número de contenedores que se pierden por la borda disminuirá, lo cual constituirá una ventaja financiera y ambiental.

5 Por consiguiente, se recuerda a los propietarios y proyectistas de buques portacontenedores que no olviden los peligros relacionados con las operaciones de sujeción de los contenedores y se les insta a que utilicen y perfeccionen sistemas de sujeción de contenedores de seguridad intrínseca, a fin de eliminar la necesidad de realizar trabajos en la parte superior de los contenedores o en otros lugares que presenten los mismos riesgos, o la manipulación por tripulantes o trabajadores portuarios de equipo de sujeción pesado e incómodo.

6 La información que figura en el documento MSC 80/21/7 (Reino Unido) señalaba un aumento de las lesiones producidas por la operación de sujeción de contenedores al nivel de la cubierta. Los trabajos de investigación realizados en el Reino Unido demuestran que el 40% de los accidentes de los trabajadores portuarios se producen a bordo de los buques, estando la mayoría relacionados con las tareas de trinca a bordo de los buques portacontenedores. En muchos casos, el proyecto y la disposición de los medios de trinca en estos buques no tienen en cuenta suficientemente la seguridad de la tripulación y de los trabajadores portuarios que han de maniobrar el equipo de sujeción. En consecuencia, se ha adoptado un nuevo anexo del Código ESC y se insta a todas las partes competentes a que den cuenta del mismo en sus disposiciones.

7 El personal dedicado a las operaciones de sujeción debería estar familiarizado con las características singulares del buque y los peligros potenciales que pueden entrañar dichas operaciones. En su formación se debería incluir la sensibilización sobre el entorno a fin de poder determinar y evitar los peligros potenciales.

ANEXO 8

**PROYECTO DE ENMIENDAS A LAS DIRECTRICES REVISADAS PARA LA
ELABORACIÓN DEL MANUAL DE SUJECCIÓN DE LA CARGA
(MSC/CIRC.745), QUE FIGURAN EN EL ANEXO 1
DEL DOCUMENTO DSC 12/10**

ANEXO

**DIRECTRICES REVISADAS PARA LA ELABORACIÓN
DEL MANUAL DE SUJECCIÓN DE LA CARGA**

CAPÍTULO 5 - PLAN DE ACCESO SEGURO A LA CARGA

1 La primera frase del párrafo 5.1 se sustituye por la siguiente:

"5.1 Se debería facilitar un Plan de acceso seguro a la carga a los buques proyectados y equipados específicamente para transportar contenedores, a fin de demostrar que se ofrece al personal un acceso seguro para las operaciones de sujeción de contenedores."

ANEXO 9**PROYECTO DE CIRCULAR MSC****RECOMENDACIONES SOBRE LA UTILIZACIÓN SIN RIESGOS DE
PLAGUICIDAS EN LOS BUQUES, APLICABLES A LA
FUMIGACIÓN DE LAS BODEGAS DE CARGA**

1 El Comité de Seguridad Marítima aprobó en su 62º periodo de sesiones (24 al 28 de mayo de 1993) las Recomendaciones sobre la utilización sin riesgos de plaguicidas en los buques (MSC/Circ.612), propuestas por el Subcomité de Contenedores y Carga en su 32º periodo de sesiones.

2 El Comité de Seguridad Marítima aprobó en su [84º] periodo de sesiones (... 2008) las Recomendaciones sobre la utilización sin riesgos de plaguicidas en los buques, aplicables a la fumigación de las bodegas de carga, que se aplican al transporte de cargas sólidas a granel, incluido el grano, de conformidad con lo dispuesto en la regla VI/4 del Convenio SOLAS, propuestas por el Subcomité de Transporte de Mercancías Peligrosas, Cargas Sólidas y Contenedores en su 12º periodo de sesiones, las cuales figuran en el anexo de la presente circular.

3 El Comité convino en que las Recomendaciones no deberían ser aplicables al transporte de alimentos frescos en atmósfera controlada.

4 Se invita a los Gobiernos Miembros a que pongan las Recomendaciones en conocimiento de las autoridades competentes, la gente de mar, los fumigadores, los fabricantes de fumigadores y plaguicidas y todas las demás partes interesadas.

5 La presente circular sustituye a la circular MSC/Circ.612, enmendada por las circulares MSC/Circ.689 y MSC/Circ.746 en relación con la fumigación de las bodegas de carga.

ANEXO

RECOMENDACIONES SOBRE LA UTILIZACIÓN SIN RIESGOS DE PLAGUICIDAS EN LOS BUQUES, APLICABLES A LA FUMIGACIÓN DE LAS BODEGAS DE CARGA

1 Introducción

- 1.1 Los insectos y los ácaros que infestan los productos del reino vegetal y del reino animal pueden entrar en las bodegas de carga junto con mercancías (*infestación introducida*), pueden pasar de un producto dado a otro distinto (*infestación cruzada*) y pueden permanecer en el buque tras la descarga de un producto y atacar la carga subsiguiente (*infestación residual*). Tal vez sea necesario combatirlos en cumplimiento de prescripciones fitosanitarias encaminadas a evitar que cundan las plagas, o por razones comerciales, para que no infesten, impurifiquen o estropeen cargamentos de alimentos destinados al consumo humano o de los animales, tanto materias primas como productos elaborados. Si bien se puede utilizar fumigantes para matar plagas de roedores, la lucha contra éstos a bordo de buques se trata por separado. En casos de grave infestación de carga a granel, por ejemplo cereales, se puede producir un calentamiento excesivo de la carga.
- 1.2 En las secciones siguientes se dan orientaciones a los capitanes de buques en cuanto a la utilización de plaguicidas*, con miras a velar por la seguridad del personal. Se trata en ellas de los plaguicidas utilizados en la lucha contra las plagas de insectos** y de roedores en bodegas de carga vacías o que contienen carga.

2 Prevención de la infestación

2.1 Mantenimiento y saneamiento

- 2.1.1 Para evitar infestaciones hay que mantener en buen estado de conservación las bodegas de carga, las soleras protectoras de la tapa del doble fondo y otras partes del buque. Son muchos los puertos que dictan reglas y ordenanzas expresamente referentes al mantenimiento de los buques destinados al transporte de cereales y que, por ejemplo, exigen que ni la tablazón ni las soleras dejen pasar grano alguno.
- 2.1.2 En la lucha contra las plagas son tan importantes la limpieza y el buen orden a bordo como lo son en una casa particular, un almacén, un molino harinero o una fábrica. Dado que los insectos se instalan y se multiplican allí donde hay desechos, mucho es lo que puede hacerse para evitar su proliferación por el simple procedimiento de mantener el buque perfectamente limpio. Las vigas y refuerzos con perfil de cajón, por ejemplo, se llenan de residuos durante las operaciones de descarga, y si no se los mantiene limpios pueden ser fuente de infestaciones graves. Es importante quitar de los baos y de las esloras de cubierta todo residuo de carga en el momento de desembarcar el cargamento, de ser posible, cuando la carga está al nivel adecuado para hacer esa limpieza convenientemente. Para limpiar las bodegas de carga y las instalaciones de

* En el presente texto, por *plaguicidas* se entiende fumigantes. En el apéndice 1 figuran ejemplos de algunos de los plaguicidas utilizados más comúnmente.

** En el presente texto, el término *insectos* incluye a los ácaros.

acondicionamiento de la carga conviene utilizar aspiradores de tipo industrial si se dispone de ellos.

- 2.1.3 Las materias recogidas durante la limpieza deberían ser inmediatamente eliminadas o sometidas al adecuado tratamiento, para que los insectos no puedan escaparse y dispersarse por otras partes del buque o por cualquier otro lugar. En el puerto se las puede quemar o se las puede someter a un tratamiento con un plaguicida, pero son muchos los países en que el desembarque de esas materias está sometido a un control fitosanitario. Si se está fumigando alguna parte del buque, puede exponérselas al gas.

2.2 Principales puntos de infestación

- 2.2.1 *Soleras protectoras de la tapa del doble fondo:* Si se forman rendijas entre las tablas de las soleras, como sucede con frecuencia, se acumularan debajo de estas materias comestibles que pueden constituir focos de infestación para mucho tiempo. Los insectos que se crían en esos sitios pueden fácilmente salir a atacar los cargamentos de productos alimenticios y hacer cría allí mismo.
- 2.2.2 *Los mamparos divisorios axiales de los entrepuentes, los alimentadores y las celdas de madera para grano* se suelen dejar *in situ* durante varios viajes y son en muchos casos fuentes de infestación por la forma en que están contruidos. Una vez terminadas las operaciones de descarga de un cargamento de cereales es importante sacar y desechar las arpilleras y las serretas que cubren los intersticios formados entre los tablones del forro antes de limpiar o lavar las bodegas. Cuando se hagan preparativos para recibir la carga siguiente, se debería reemplazar ese material de recubrimiento por material nuevo.
- 2.2.3 *Los vahos de apoyo y las esloras* en que se asientan las cubiertas y las bocas de escotilla suelen estar contruidos con angulares en forma de L. En tal caso puede acumularse grano en las alas de los angulares cuando se desembarca la carga a granel. Estas alas se hallan a menudo en lugares inaccesibles que se pasan por alto en las operaciones de limpieza.
- 2.2.4 *Mamparos provistos de aislamiento, en las proximidades de la cámara de maquinas:* Cuando la cara del mamparo de la sala de maquinas que da a la bodega esta aislada con un revestimiento de madera, ocurre que la cámara de aire formada entre el revestimiento y el mamparo y los intersticios de los tableros se llenan de grano y de otras materias. A veces, el espacio formado entre el revestimiento y el mamparo esta relleno con material aislante susceptible de considerable infestación y propicio para que los insectos hagan cría. Los mamparos frenantes de madera (arcadas) pueden ser también excelentes criaderos de insectos, especialmente si están húmedos, como sucede cuando son de madera verde.
- 2.2.5 *Serretas de estiba:* Las grietas que se forman junto a los soportes de las serretas de estiba son lugares típicos de acumulación de materias y escondrijo de insectos.
- 2.2.6 *Sentinas:* En estos espacios es corriente hallar insectos metidos en restos de comida.

- 2.2.7 *Cajetines protectores de tendido eléctrico*: A veces, la carga general deteriora los revestimientos de hojalata de los conductos eléctricos; cuando se toma luego un cargamento de cereal a granel es fácil que el grano penetre en los cajetines hasta llenarlos. En muchos casos estos residuos de cereal son origen de una gran infestación. Hay que reparar inmediatamente los cajetines dañados o, si es posible, sustituirlos por un revestimiento hecho con tiras de acero, material que es más fácil de limpiar.
- 2.2.8 Otros lugares característicos de acumulación de desperdicios y refugio para la proliferación de insectos, que merecen mención son:

Las superficies que quedan bajo las arpilleras utilizadas para cubrir las tapas de imbornales y a veces para cubrir las soleras protectoras de la tapa de los tanques.

Las cajas de protección de tuberías, especialmente si están rotas.

Los rincones, donde se encuentran con frecuencia restos de cereales.

Huelgos entre planchas solapadas y juntas de cuadernas, e intersticios en alabantes.

Las tapas de madera de los registros o troncos de acceso a tanques de doble fondo o a otros lugares.

Las grietas que puede haber en el forro de madera que protege el túnel del eje portahélice.

Debajo de las costras de óxido y de pintura vieja, en la cara interior de las chapas del casco.

Los mamparos frenantes (arcadas).

El material de estiba, los sacos vacíos y las telas de separación usadas.

El interior de los pañosles.

3 Lucha con medios químicos contra la infestación por insectos

3.1 Métodos de desinfestación química

3.1.1 Tipos de plaguicidas y métodos de lucha contra los insectos

- 3.1.1.1 Para evitar que las poblaciones de insectos lleguen a asentarse en bodegas de carga y otros lugares del buque es preciso utilizar algún producto químico con propiedades tóxicas. En términos generales, los productos disponibles para este fin son de dos clases; los insecticidas que actúan por contacto y los fumigantes. El agente y el método de aplicación que convenga utilizar dependerán circunstancialmente del tipo de producto que se ha de proteger, del grado de infestación, del lugar donde se la ha observado, de la categoría y hábitos de los insectos descubiertos, de las condiciones climatológicas y de otras circunstancias. De cuando en cuando, se hacen descubrimientos que permiten o aconsejan modificar los tratamientos recomendados.

3.1.1.2 El éxito del tratamiento químico no depende solamente de la eficacia del agente plaguicida utilizado. Hay que apreciar las condiciones de aplicación y las limitaciones de cada método disponible. Los tripulantes pueden llevar a cabo tratamientos en pequeña escala, o "localizados", con tal de que respeten las instrucciones del fabricante y cuiden de cubrir por completo la zona infestada, pero los tratamientos extensos o que entrañan riesgos, como son las fumigaciones o los rociamientos de lugares cerca de las cuales hay productos alimenticios destinados al consumo humano o de los animales, deberían ser encomendados a los especialistas, que darán a conocer al capitán del buque los ingredientes activos utilizados, los riesgos que entrañan esas sustancias y las precauciones que hay que tomar contra esos riesgos.

3.1.2 *Fumigantes*

3.1.2.1 Los fumigantes actúan en estado gaseoso, aunque pueden ser aplicados como productos sólidos o líquidos de los que se desprende el gas. Para que resulten eficaces y para que su utilización no entrañe riesgos, las bodegas tratadas deben hallarse en condiciones de hermeticidad al gas durante todo el periodo de exposición, que será de entre unas cuantas horas y unos cuantos días según el tipo y la concentración del fumigante, la plaga de que se trate, el producto que se quiere proteger y la temperatura reinante. En el apéndice 1 se facilita información adicional sobre los dos fumigantes más utilizados, a saber el bromuro de metilo y la fosfina.

3.1.2.2 Como los gases fumigantes son venenosos para el ser humano y se requieren equipo y cualificaciones especiales para su aplicación, deberían ser utilizados por especialistas y no por miembros de la tripulación del buque.

3.1.2.3 Es obligatorio evacuar el espacio que se va a someter a un tratamiento con gas, y en algunos casos habrá que evacuar el buque entero (véanse 3.3.1 y 3.3.2 *infra*).

3.1.2.4 La empresa de fumigaciones, el organismo gubernamental competente o la autoridad adecuada deberían designar a un "fumigador responsable". Esta persona debería estar en condiciones de proporcionar al capitán documentación que acredite su competencia y autorización. El fumigador responsable debería proporcionar, por escrito, al capitán del buque instrucciones acerca del tipo de fumigante utilizado, los riesgos que entraña para la salud del hombre y las precauciones que hay que tomar; dichas instrucciones se deberían seguir escrupulosamente, ya que todos los fumigantes corrientemente utilizados son sumamente tóxicos. Las instrucciones se deberían escribir en un lenguaje que el capitán o su representante comprendan fácilmente.

3.2 **Desinfestación de bodegas de carga vacías**

3.2.1 Las bodegas de carga vacías pueden fumigarse. En el apéndice 1 se dan ejemplos de algunos de los plaguicidas más comúnmente utilizados. (Para las precauciones que se deben tomar antes y después de la fumigación de bodegas de carga y durante la misma, véase 3.3 *infra*).

3.3 Desinfestación de las cargas y espacios adyacentes

3.3.1 Fumigación con aireación (ventilación) en puerto

- 3.3.1.1 La fumigación y la aireación (ventilación) de las bodegas de carga vacías deberían efectuarse siempre en puerto (con el buque abarloado o fondeado). No se debería permitir salir de puerto a un buque mientras no se haya recibido del fumigador responsable un certificado en el que se lo declare exento de gases.
- 3.3.1.2 Antes de que comience la aplicación de fumigantes en bodegas de carga se debería hacer desembarcar a todos los tripulantes, los cuales deberán permanecer en tierra hasta que el fumigador responsable u otra persona autorizada haya certificado por escrito que el buque esta "exento de gas". Mientras tanto debería permanecer de guardia una persona para impedir la entrada o la subida a bordo de quien no esté autorizado para ello, y se deberían mantener letreros de advertencia bien visibles en las pasarelas y la entrada a los alojamientos. En el apéndice 2 figura una muestra de dicho letrero.
- 3.3.1.3 El fumigador responsable debería estar disponible desde que empiece hasta que termine la fumigación y hasta el momento en que se declare al buque exento de gas.
- 3.3.1.4 Terminada la fumigación, el fumigador responsable hará lo necesario para asegurarse de que se ha disipado el fumigante. Si para ello han de prestar ayuda tripulantes, por ejemplo para abrir escotillas, éstos deberían estar provistos de los adecuados aparatos respiratorios protectores y atenerse estrictamente a las instrucciones dadas por el fumigador responsable.
- 3.3.1.5 El fumigador responsable debería comunicar por escrito al capitán que espacios del buque se declaran seguros para que puedan volver a entrar en ellos, antes de airear el buque, los tripulantes que sean indispensables.
- 3.3.1.6 En tales casos, el fumigador responsable debería mantener vigilados, desde que empiecen hasta que terminen la fumigación y la aireación, todos las bodegas a los que se haya permitido regresar al personal. Si la concentración en alguno de esos espacios es superior a los valores umbrales de exposición en el trabajo determinados por los reglamentos del Estado de abanderamiento, se debería evacuar a los tripulantes de la zona hasta que las mediciones demuestren que se puede regresar sin riesgo alguno.
- 3.3.1.7 No se debería permitir la presencia a bordo de ninguna persona no autorizada en tanto no se haya verificado que el buque entero está exento de gas, no se hayan quitado los carteles de advertencia y el fumigador responsable no haya expedido los certificados de autorización.
- 3.3.1.8 No se deberían expedir certificados de autorización mientras no se hayan hecho pruebas cuyos resultados demuestren que se ha disipado todo el fumigante residual de las bodegas de carga vacías y de las bodegas de trabajo adyacentes y no se haya eliminado todo residuo de materia fumigante.

3.3.1.9 No se debería entrar nunca en un espacio que se está fumigando como no sea en caso de extrema urgencia. Si es indispensable entrar en él, entrarán el fumigador responsable y por lo menos una persona más, ambos provistos del adecuado equipo de protección personal apropiado para el fumigante utilizado, y de correa y cabo salvavidas. Cada cabo salvavidas debería estar vigilado por una persona que se mantendrá en el exterior del espacio de que se trate y que estará equipada de la misma manera.

3.3.1.10 Cuando después de la fumigación de la carga en puerto no se pueda expedir un certificado de autorización, se debería aplicar lo dispuesto en 3.3.2.

3.3.2 *Fumigación continuada en tránsito*

3.3.2.1 La fumigación en tránsito se debería efectuar únicamente a discreción del capitán. Los propietarios, fletadores, y todas las demás partes interesadas deberían tener presente lo antedicho cuando examinen la posibilidad de transportar cargas que pueden estar infestadas, lo cual debería tenerse debidamente en cuenta cuando se evalúen las opciones de fumigación. El capitán debería tener conocimientos de las reglamentaciones de la Administración del Estado de abanderamiento por lo que respecta a la fumigación en tránsito. La aplicación de la fumigación se debería realizar con la aprobación de la Administración del Estado rector del puerto. Las fumigaciones pueden ser de dos tipos, a saber:

- .1 fumigación en las que se prosigue intencionalmente durante un viaje el tratamiento de un espacio herméticamente cerrado que no ha sido aireado antes de la salida del buque del puerto; y
- .2 fumigaciones de carga hechas en puerto tras las que se ha llevado a cabo cierto grado de aireación con anterioridad a la salida del buque, pero sin que se haya podido expedir un certificado de autorización relativo a la bodega o bodegas de carga por quedar allí gas residual, por lo que se han vuelto a cerrar herméticamente esas bodegas antes de la salida del buque.

3.3.2.2 Antes de decidir salir del puerto con bodega o bodegas de carga fumigadas, se debería tener en cuenta que, por razones operacionales, un buque puede hallarse en las circunstancias descritas en 3.3.2.1.2 sin que esa situación se haya creado premeditadamente, como en el caso de un buque que se vea obligado a salir del puerto antes de lo previsto y con la fumigación ya comenzada. En tales casos, los riesgos potenciales pueden ser tan grandes como en los de las fumigaciones continuadas en tránsito planeadas por anticipado, por lo que deberían tomarse todas las precauciones que se indican en los párrafos siguientes.

3.3.2.3 Antes de seguir adelante con un proyecto de tratamiento por fumigación que se iniciará en puerto para proseguirlo en la mar hay que tomar ciertas precauciones especiales. Entre éstas hay que mencionar:

- .1 se debería designar como mínimo, para actuar como representantes capacitados del capitán, a dos tripulantes (incluido un oficial) que hayan recibido la adecuada formación (véase 3.3.2.6) y que asumirán la responsabilidad de garantizar el mantenimiento de condiciones de seguridad en los alojamientos, en la cámara de máquinas y en los demás espacios de trabajo cuando el fumigador responsable haya transferido esa responsabilidad al capitán (véase 3.3.2.12); y
 - .2 el representante capacitado del capitán, antes de que se lleve a cabo la fumigación, debería hacer las oportunas advertencias a la tripulación y confirmar satisfactoriamente al fumigador responsable que se las ha hecho.
- 3.3.2.4 Las bodegas de carga vacías se inspeccionarán y/o se someterán a prueba contra escapes con instrumentos, de modo que se puedan cerrar herméticamente antes o después de realizar las operaciones de carga. El fumigador responsable, acompañado por un representante capacitado del capitán o por una persona competente, debería determinar si las bodegas de carga que se han de someter a tratamiento se hallan o se pueden poner en condiciones de hermeticidad suficiente para evitar escapes de fumigante hacia los alojamientos, las cámaras de máquinas u otros espacios de trabajo del buque. Debería prestarse especial atención a las zonas susceptibles de plantear problemas, tales como sentinas y tuberías de carga. Al terminar la inspección y/o la prueba, el fumigador responsable debería entregar al capitán, para que éste la conserve, una declaración escrita en la que conste que se ha llevado a cabo la inspección y/o la prueba, indicando las disposiciones adoptadas, y que la bodega o bodegas de carga de que se trate son o serán adecuados para la fumigación. Cuando una bodega de carga no resulte ser lo suficientemente hermética, el fumigador responsable debería expedir una declaración firmada al capitán y a las demás Partes interesadas.
- 3.3.2.5 Las bodegas de alojamiento, las cámaras de máquinas, las zonas designadas para la navegación del buque y las zonas de trabajo o los pañoles en que se entra con frecuencia, como las bodegas del castillo de proa, adyacentes a las bodegas de carga que sean objeto de fumigación en tránsito, se deberían tratar de conformidad con lo dispuesto en 3.3.2.13. Se debería prestar especial atención a las comprobaciones de seguridad con respecto a la concentración de gas en las zonas susceptibles de plantear problemas que se mencionan en 3.3.2.4.
- 3.3.2.6 A los representantes capacitados del capitán, designados como se indica en 3.3.2.3, se les debería proporcionar y deberían conocer debidamente:
- .1 la información que figura en la correspondiente ficha de datos de seguridad; y
 - .2 las instrucciones de uso dadas, por ejemplo, en la etiqueta del fumigante o en el bulto mismo, tales como las recomendaciones del fabricante del fumigante acerca de los métodos de detección del fumigante en el aire, del comportamiento del producto, de sus propiedades potencialmente peligrosas, de los síntomas de envenenamiento y de los procedimientos pertinentes de primeros auxilios y para casos de emergencia.

3.3.2.7 El buque debería llevar a bordo:

- .1 equipo de detección de gases y la adecuada provisión de repuestos para el fumigante o los fumigantes de que se trate, para la utilización prevista en 3.3.2.12, junto con las instrucciones para su utilización y los valores umbrales de exposición en el trabajo determinados por los reglamentos del Estado de abanderamiento, a fin de que el trabajo se efectúe en condiciones de seguridad;
- .2 instrucciones para la eliminación de los residuos de materias fumígenas;
- .3 cuatro juegos, por lo menos, de equipo respiratorio adecuado de protección personal apropiado para el fumigante utilizado; y
- .4 un ejemplar de la última versión de la *Guía de primeros auxilios para uso en caso de accidentes relacionados con mercancías peligrosas (GPA)*, incluidos los medicamentos y el equipo médico que sean precisos; y.

3.3.2.8 El fumigador responsable debería comunicar por escrito al capitán cuáles son los espacios que contienen la carga que se va a fumigar y cuáles son todos los demás espacios en que se considera peligroso entrar durante la fumigación. Durante la aplicación del fumigante, el fumigador responsable debería cerciorarse de que se comprueba la seguridad de las zonas circundantes.

3.3.2.9 Si se han de fumigar en tránsito bodegas de carga:

- .1 tras la aplicación del fumigante, se debería realizar una comprobación inicial a cargo del fumigador responsable junto con representantes capacitados del capitán a efectos de detectar cualquier escape, que, de comprobarse, debería ser sellado eficazmente. Cuando a juicio del capitán se satisfagan todas las precauciones indicadas en los párrafos 3.3.2.1 a 3.3.2.12 (véase el modelo de lista de comprobación que figura en el apéndice 3), el buque podrá zarpar. De lo contrario, se cumplirán las disposiciones señaladas en los párrafos 3.3.2.9.2 ó 3.3.2.9.3.

Si no se cumplen las disposiciones del párrafo 3.3.2.9.1, se tomará una de las dos precauciones siguientes:

- .2 tras la aplicación de fumigantes se debería retener al buque en puerto, en un puesto de atraque a fondeadero apropiados, durante un periodo tal que permita que el gas de las bodegas de carga fumigadas alcance concentraciones lo suficientemente elevadas como para detectarse posibles escapes del mismo. Se debería prestar especial atención a los casos en que se hayan aplicado fumigantes en forma sólida a líquida, que tal vez requieran un largo periodo (normalmente de cuatro a siete días, a menos que se utilice un sistema de recirculación o similar de distribución) para alcanzar una concentración tan elevada que permita detectar los escapes. Si se descubren escapes, no debería salir el buque mientras no se hayan identificado y eliminado las fuentes de esos escapes. Tras haberse cerciorado de que el buque está en condiciones de seguridad y puede salir, esto es, de que no hay en él ningún escape de gases, el fumigador responsable debería hacer entrega al capitán de una declaración escrita en la que se manifieste lo siguiente:

- .2.1 que en la bodega o bodegas de carga ha llegado el gas a una concentración suficientemente alta para que pueda detectarse todo posible escape;
- .2.2 que los espacios adyacentes a la bodega o bodegas de carga sometidas a tratamiento han sido examinados y se ha comprobado que están exentos de gas; y
- .2.3 que el representante del buque sabe perfectamente cómo debe utilizarse el equipo de detección de gas proporcionado.

o bien:

- .3 tras la aplicación de los fumigantes y la inmediata salida del buque, el fumigador responsable debería permanecer a bordo durante un periodo tal que permita que el gas de la bodega de carga o de los espacios fumigados alcancen concentraciones lo suficientemente elevadas como para detectarse posibles escapes del mismo, a hasta que se descargue el cargamento fumigado (véase 3.3.2.20) si este último lapso es más corto, para determinar si hay o no hay escapes de gas y de haber alguno remediarlo. Antes de abandonar el buque, debería asegurarse de que ese buque se halla en condiciones de seguridad, esto es, de que no hay en él escapes de gases, y debería hacer entrega al capitán de una declaración escrita en la que se manifieste que están satisfechas las disposiciones indicadas en 3.3.2.9.2.1, 3.3.2.9.2.2 y 3.3.2.9.2.3.
- 3.3.2.10 Cuando se aplique un fumigante, el fumigador responsable debería colocar letreros de advertencia en todas las entradas de los lugares objeto de la comunicación al capitán indicada en 3.3.2.8. En esos letreros de advertencia se debería indicar cual es el fumigante utilizado y la fecha y la hora de la fumigación. En el apéndice 2 figura una muestra de dicho letrero.
 - 3.3.2.11 En el momento oportuno, una vez aplicado el fumigante, el fumigador responsable, acompañado por un representante del capitán, se debería cerciorar de que en los alojamientos, las cámaras de máquinas y los demás espacios de trabajo no hay concentraciones de gas perjudiciales.
 - 3.3.2.12 Al descargarse de las responsabilidades aceptadas, el fumigador responsable debería traspasar formalmente al capitán, por escrito, la responsabilidad en cuanto al mantenimiento de condiciones de seguridad en todos los espacios ocupados. El fumigador responsable se debería cerciorar del buen estado del equipo de detección de gases y del equipo respiratorio de protección que haya a bordo, y de que se dispone de los adecuados repuestos del material fungible para poder hacer las comprobaciones que se indican en 3.3.2.13.

- 3.3.2.13 Durante todo el viaje se debería seguir haciéndose comprobaciones de seguridad con respecto a la concentración de gas en todos los lugares adecuados, entre los cuales se deberían incluir por lo menos los espacios indicados en 3.3.2.5; estas comprobaciones se deberían hacer por lo menos a intervalos de ocho horas, o con mayor frecuencia si el fumigador responsable así lo ha aconsejado. De las concentraciones registradas se debería dejar constancia en el diario de navegación del buque.
- 3.3.2.14 Salvo en casos de extrema urgencia, no se deberían abrir nunca en alta mar las bodegas de carga que hayan sido cerradas herméticamente para su fumigación continuada en tránsito ni se debería entrar en ellas. Si es indispensable entrar, deberían hacerlo dos personas, por lo menos, provistas del adecuado equipo de protección y de correa y cabo salvavidas, que deberían estar vigiladas por una persona que se mantendrá en el exterior del espacio de que se trate y que estará igualmente provista de un aparato respiratorio autónomo de protección.
- 3.3.2.15 Si es absolutamente necesario ventilar una o más bodegas de carga, debería hacerse todo lo posible por impedir que un fumigante se acumule en las zonas de alojamiento o de trabajo. Con este fin se deberían inspeccionar esos espacios cuidadosamente. Si la concentración de gas en esas zonas llega a ser en cualquier momento superior a los valores umbrales de exposición en el trabajo determinados por los reglamentos del Estado de abanderamiento se las debería evacuar, volviéndose además a cerrar herméticamente la bodega o bodegas de carga de que se trate. Si se vuelve a cerrar herméticamente una bodega de carga después de ventilada, no debería darse por supuesto que está totalmente exenta de gas, sino que se harán pruebas y se tomarán las precauciones adecuadas antes de entrar en ella.
- 3.3.2.16 Antes de la llegada del buque, generalmente con una antelación de por lo menos 24 horas, el capitán debería informar a las autoridades competentes del país de destino y de los puertos de escala, de que se está haciendo una fumigación continuada en tránsito. La información debería incluir el tipo de fumigante empleado, la fecha de la fumigación, qué bodegas de carga han sido fumigadas y si ha comenzado la ventilación. A la llegada al puerto de descarga, el capitán debería asimismo facilitar la información exigida en 3.3.2.6.2 y 3.3.2.7.2.
- 3.3.2.17 Al llegar al puerto de descarga, se deberían determinar las prescripciones de los países receptores con respecto a la manipulación de cargas fumigadas. Antes de entrar a las bodegas de carga fumigadas, personal capacitado de una compañía de fumigación u otras personas competentes y autorizadas, provistas de protección respiratoria, deberían llevar a cabo un cuidadoso control de las bodegas para garantizar la seguridad del personal que haya de entrar en ellos. Se debería dejar constancia de los resultados de las mediciones efectuadas en el diario de navegación del buque. En caso de necesidad o emergencia, el capitán podrá comenzar la ventilación de las bodegas de carga fumigadas en las condiciones indicadas en el párrafo 3.3.2.15, prestando especial atención a la seguridad del personal de a bordo. En caso de tener que realizar esta operación en alta mar, el capitán debería evaluar las condiciones atmosféricas y de la mar antes de proceder con la misma.

- 3.3.2.18 Las cargas fumigadas se deberían descargar utilizando únicamente medios mecánicos que no requieran la entrada de personal en las bodegas de carga fumigadas. Sin embargo, si es necesaria la presencia de personal en esos espacios de carga para manejar y hacer funcionar el equipo utilizado para la descarga, se deberían controlar continuamente las bodegas de carga fumigadas para garantizar la seguridad del personal de que se trate. Cuando sea necesario, ese personal debería estar provisto de los adecuados medios de protección respiratoria.
- 3.3.2.19 En las fases finales de las operaciones de descarga, cuando sea necesario que entre personal en las bodegas de carga, sólo se debería permitir la entrada después de haber verificado que tales bodegas de carga están exentas de gas.
- 3.3.2.20 Una vez terminada la descarga y tras haberse verificado y certificado que el buque está exento de fumigante, se deberían quitar todos los letreros de advertencia. Todo lo hecho a este respecto se debería registrar en el diario de navegación del buque.

4 Reglamentación del uso de plaguicidas

4.1 Control nacional e internacional del uso de plaguicidas

- 4.1.1 En muchos países, la venta y el uso de plaguicidas están reglamentados por el gobierno para eliminar los riesgos que su utilización puede entrañar y evitar la impurificación de los productos alimenticios. En los reglamentos se toman en consideración, entre otras cosas, las recomendaciones de organizaciones internacionales como la FAO y la OMS, sobre todo en lo tocante a los límites máximos de residuos de plaguicidas en los alimentos para el ser humano y en los destinados a los animales.
- 4.1.2 En el apéndice 1 se dan ejemplos de algunos de los plaguicidas más comúnmente utilizados. Estos plaguicidas se deberían utilizar ateniéndose estrictamente a las instrucciones del fabricante que figuran en la etiqueta o sobre el bulto mismo. Los reglamentos y las prescripciones nacionales varían según el país, por tanto, la utilización de determinados plaguicidas para el tratamiento de bodegas de carga y de alojamientos de los buques puede estar sometida a las restricciones impuestas por los reglamentos y las prescripciones establecidos:
- .1 en el país donde se embarca la carga o donde se la somete a tratamiento;
 - .2 en el país de destino de la carga, especialmente en lo que respecta a los residuos de plaguicidas tolerables en los productos alimenticios; y
 - .3 en el Estado de abanderamiento del buque.
- 4.1.3 Los capitanes de los buques cuidaran de conocer debidamente esos reglamentos y esas prescripciones nacionales.

5 Precauciones de seguridad - generalidades

5.1 Fumigaciones

- 5.1.1 Los fumigantes no deberían ser manipulados por personal del buque, y las operaciones de fumigación deberían ser efectuadas únicamente por personas cualificadas. El personal autorizado a permanecer para algún propósito bien determinado cerca de los lugares donde se está efectuando una operación de fumigación debería seguir al pie de la letra las instrucciones dadas por el fumigador responsable.
- 5.1.2 Antes de que se autorice la entrada de personal, se debería airear las bodegas de carga sometidas a tratamiento y expedir un certificado de autorización tal como se indica en 3.3.1.8 ó 3.3.1.10.

5.2 Casos de enfermedad originada por exposición a plaguicidas

- 5.2.1 En caso de exposición a plaguicidas que vaya seguida de una enfermedad, se debería pedir asesoramiento médico inmediatamente. Para casos de envenenamiento por determinados productos, se puede hallar información en la *Guía de primeros auxilios para uso en casos de accidentes relacionados con mercancías peligrosas (GPA)*, o en el bulto (en la etiqueta del producto o sobre el propio bulto se hallarán las instrucciones del fabricante y las precauciones recomendadas).

APÉNDICE 1

FUMIGANTES IDÓNEOS PARA USO A BORDO

Los productos que figuran en la lista del presente anexo se deberían utilizar atendiendo estrictamente a las instrucciones dadas por el fabricante en la etiqueta o sobre el bulto mismo del producto elegido, especial mente las instrucciones referentes a la inflamabilidad del producto, teniéndose en cuenta cualesquiera otras restricciones impuestas por las leyes del país donde se embarca la carga, del país de destino de la misma o del país de matrícula del buque, y las impuestas por los contratos relativos a la carga o por las instrucciones del propietario del buque.

1 Fumigantes utilizables contra insectos en bodegas de carga vacías

SERÁN APLICADOS ÚNICAMENTE POR PERSONAS CUALIFICADAS

Dióxido de carbono

Nitrógeno

Bromuro de metilo y dióxido de carbono, en mezcla

Bromuro de metilo

Cianuro de hidrógeno

Fosfina

2 Fumigantes utilizables contra insectos en bodegas de carga con cargamento completo o parcial:

PÓNGASE GRAN CUIDADO AL ELEGIR LOS TIPOS Y DECIDIR LAS CANTIDADES DE FUMIGANTES QUE SE HAN DE UTILIZAR PARA EL TRATAMIENTO DE DETERMINADAS MERCANCÍAS

Dióxido de carbono

Nitrógeno

Bromuro de metilo y dióxido de carbono, en mezcla

Bromuro de metilo

Fosfina

3 Información sobre el fumigante

3.1 Bromuro de metilo

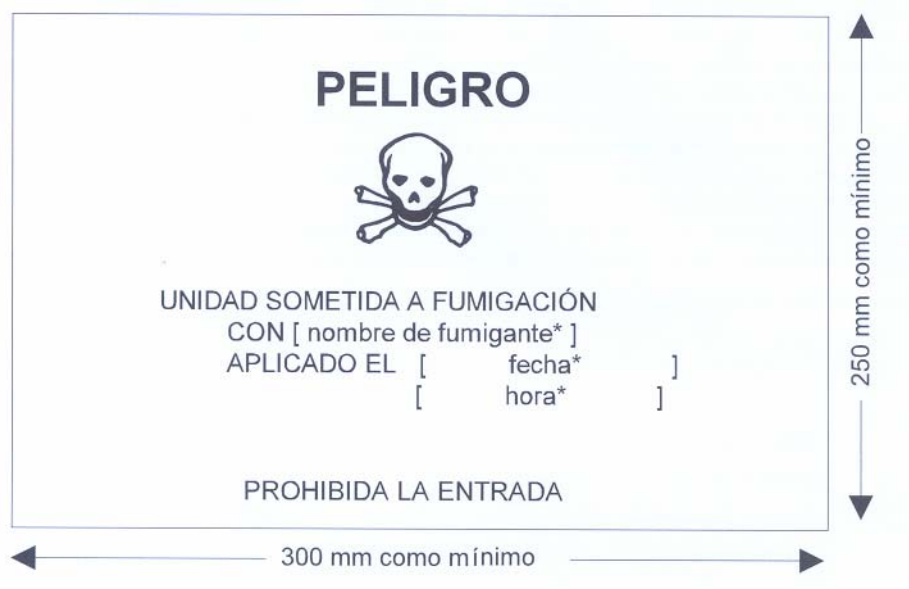
El bromuro de metilo se utiliza en situaciones en las que se necesita proceder a un rápido tratamiento de las mercancías o del espacio. No se debería utilizar en espacios en los que los sistemas de ventilación no son adecuados para que puedan salir todos los gases del espacio libre. No se deberían llevar a cabo fumigaciones con bromuro de metilo en los buques en tránsito. La fumigación con bromuro de metilo únicamente se debería permitir cuando el buque esté anclado o abarloado en los confines de un puerto, para desinfectarlo antes de la descarga una vez que todos los tripulantes hayan desembarcado (véase 3.1.2.3). Antes de la descarga, se deben ventilar las bodegas, por aire a presión si es necesario, para reducir los residuos gaseosos por debajo de los valores umbrales de exposición en el trabajo determinados por los reglamentos del Estado de abanderamiento en los distintos espacios libres. (Véanse los procedimientos de ventilación en 3.3.2.17 a 3.3.2.19).

3.2 Fosfina

- 3.2.1 En las fumigaciones a bordo de los buques en atracadero o en tránsito se utiliza una variedad de preparados que producen fosfina. Los métodos de aplicación varían mucho e incluyen el tratamiento únicamente de superficie, el sondeo, la utilización de un tubo perforado que se coloca en el fondo de las bodegas, los sistemas de recirculación y de inyección de gas, o una combinación de ambos. La periodicidad del tratamiento oscilará según la temperatura, la profundidad de la carga y el método utilizado.
- 3.2.2 Toda descarga de bultos activos que produzcan gas fosfina representa un riesgo importante para las personas que pueden entrar en contacto con ellos en el mar. Por ello, se debería garantizar que todos los desechos y residuos se eliminan de manera apropiada, bien incinerándolos u eliminándolos en tierra, según las recomendaciones del fabricante. **Se impartirán instrucciones claras por escrito al capitán del buque, a los receptores de la carga y a las autoridades del puerto de descarga sobre cómo eliminar los residuos pulverulentos.**
- 3.2.3 Dichas instrucciones diferirán según el preparado y el método de aplicación. Antes de la descarga se deben ventilar las bodegas, por aire a presión si es necesario, para reducir los residuos gaseosos por debajo de los valores umbrales de exposición en el trabajo determinados por los reglamentos del Estado de abanderamiento en los distintos espacios libres (véanse los procedimientos de ventilación en 3.3.2.17 a 3.3.2.19). En lo que respecta a los aspectos de seguridad durante el viaje, véase 3.3.2.3.

APÉNDICE 2

SEÑAL DE ADVERTENCIA EN CASO DE FUMIGACIÓN



* **Insértense los datos procedentes**

APÉNDICE 3

MODELO DE LISTA DE COMPROBACIÓN PARA LA FUMIGACIÓN EN TRÁNSITO

Fecha:

Puerto: Terminal/muelle:

Nombre del buque:

Tipo de fumigante: Método de aplicación:

Fecha y hora de comienzo de la fumigación:

Nombre del fumigador/de la compañía:

El capitán y el fumigador responsable, o sus representantes, deberían cumplimentar la lista de comprobaciones de forma conjunta. Esta lista de comprobaciones tiene por objeto garantizar que las responsabilidades y prescripciones señaladas en 3.3.2.11 y 3.3.2.12 se cumplen cabalmente cuando se fumiga en tránsito en virtud de lo dispuesto en la sección 3.3.2.9.

La seguridad de las operaciones exige que se responda afirmativamente a todas las preguntas y se marquen todas las casillas pertinentes. De no ser posible, se debería indicar la razón y adoptar de común acuerdo las precauciones apropiadas entre el buque y el fumigador responsable. Si se considera que una pregunta no corresponde, escríbase "n/c", explicando, de ser posible, la razón de esta decisión.

PARTE A: ANTES DE LA FUMIGACIÓN

		BUQUE	FUMIGADOR RESPONSABLE
1	Se ha llevado a cabo la inspección requerida antes de la carga (véase 3.3.2.4)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2	Todos las bodegas de carga que se van a fumigar están en condiciones de ser fumigadas	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3	Se han cerrado herméticamente las bodegas que no están en condiciones de ser fumigados	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4	El capitán o sus representantes capacitados saben cuáles son las áreas específicas donde deben inspeccionar la concentración de gas durante el periodo de fumigación	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

- | | | | |
|---|---|--------------------------|--------------------------|
| 5 | El capitán o sus representantes capacitados conocen debidamente el etiquetado del fumigante, los métodos de detección, los procedimientos de seguridad y los de emergencia (véase 3.3.2.6) | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 6 | El fumigador responsable se ha cerciorado del buen estado del equipo de detección de gases y del equipo respiratorio de protección que haya a bordo, así como de que se dispone de los adecuados repuestos del material fungible para poder hacer las comprobaciones que se indican en 3.3.2.13 | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 7 | Se ha informado por escrito al capitán acerca de: | | |
| | a) las bodegas con carga que deben fumigarse | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| | b) cualesquiera otros espacios cuya entrada a los mismos se considera peligrosa durante la fumigación | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |

PARTE B: DESPUÉS DE LA FUMIGACIÓN

Después de la aplicación del fumigante, y del cierre y sellado de las bodegas de carga, se debería seguir el siguiente procedimiento.

		BUQUE	FUMIGADOR RESPONSABLE
8	Se ha confirmado la presencia de gas en cada una de las bodegas sometidas a fumigación	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
9	Se ha inspeccionado cada bodega para detectar escapes y se han sellado satisfactoriamente	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
10	Se han comprobado los espacios adyacentes a las bodegas de carga tratadas y se han encontrado exentas de gas	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
11	Se ha demostrado a los tripulantes responsables la forma correcta de tomar lecturas cuando hay gas presente y están familiarizados con el uso del equipo detector de gas proporcionado	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
12	Métodos de aplicación empleados:		
	a) <i>Método de aplicación en superficie</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Acumulación inicial rápida del gas en la parte superior del espacio vacío de la bodega, con posterior penetración descendente del gas durante un periodo largo	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	o		
	b) <i>Sonda profunda</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Dispersión más rápida del gas que en el método anterior, con concentraciones menores en la parte superior del espacio vacío de la bodega	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	o		
	c) <i>Recirculación</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Dispersión rápida del gas en toda la bodega pero a niveles de gas inicialmente inferiores, con posterior aumento de dichos niveles que, sin embargo, podrán ser inferiores debido a su distribución uniforme		
	o		

- d) *Otros*
- 13 Se han dado instrucciones completas al capitán o a los representantes capacitados acerca del método de aplicación y posterior dispersión del gas en toda la bodega
- 14 El capitán o el representante son:
- a) conscientes de que, si bien la comprobación inicial puede indicar que no hay escapes, es importante mantener la vigilancia en los espacios de alojamiento, cámara de maquinas, etc., ya que las concentraciones de gas pueden alcanzar su nivel más alto varios días después
- b) conscientes de la posibilidad de que el gas se propague a través de la quilla de cajón y/o los tanques de lastre
- 15 El fumigador responsable ha entregado al capitán una declaración firmada, conforme a lo estipulado en el párrafo 3.3.2.12, para que éste la conserve

La presente información ha sido convenida por:

Hora:

Fecha:

El buque:

Fumigador responsable:

Grado:

ANEXO 10**PROYECTO DE CIRCULAR MSC****RECOMENDACIONES SOBRE LA UTILIZACIÓN SIN RIESGOS DE PLAGUICIDAS
EN LOS BUQUES, APLICABLES A LA FUMIGACIÓN DE LAS
UNIDADES DE TRANSPORTE**

1 El Comité de Seguridad Marítima aprobó en su 62º periodo de sesiones (24 al 28 de mayo de 1993) las Recomendaciones sobre la utilización sin riesgos de plaguicidas en los buques (MSC/Circ.612), propuestas por el Subcomité de Contenedores y Carga en su 32º periodo de sesiones.

2 El Comité de Seguridad Marítima aprobó en su [84º] periodo de sesiones (... 2008) las Recomendaciones sobre la utilización sin riesgos de plaguicidas en los buques, aplicables a la fumigación de las unidades de transporte, que se aplican al transporte de mercancías peligrosas transportadas en bultos de conformidad con lo dispuesto en la regla VI/4 del Convenio SOLAS y en las partes correspondientes del Código IMDG, propuestas por el Subcomité de Transporte de Mercancías Peligrosas, Cargas Sólidas y Contenedores en su 12º periodo de sesiones, las cuales figuran en el anexo de la presente circular.

3 El Comité convino en que las Recomendaciones no deberían ser aplicables al transporte de alimentos frescos en atmósfera controlada.

4 Se invita a los Gobiernos Miembros a que pongan las Recomendaciones en conocimiento de las autoridades competentes, la gente de mar, los fumigadores, los fabricantes de fumigadores y plaguicidas y todas las demás partes interesadas.

5 La presente circular sustituye a la circular MSC/Circ.612, enmendada por las circulares MSC/Circ.689 y MSC/Circ.746 746 en relación con la fumigación de las unidades de transporte.

ANEXO

RECOMENDACIONES SOBRE LA UTILIZACIÓN SIN RIESGOS DE PLAGUICIDAS EN LOS BUQUES, APLICABLES A LA FUMIGACIÓN DE LAS UNIDADES DE TRANSPORTE

1 Introducción

1.1 Las presentes recomendaciones tratan de los riesgos que entrañan para el personal las operaciones relacionadas con el transporte de contenedores fumigados. Esta orientación está concebida para todas las personas que trabajan en la cadena de suministro. Si bien es posible que el contenido de los contenedores no esté regido por las disposiciones del Código marítimo internacional de mercancías peligrosas (IMDG), puede ser que, por el proceso de fumigación, dichos contenedores queden dentro del ámbito de aplicación del Código. Si el contenedor debe cumplir lo dispuesto en el Código, será obligatorio observar las disposiciones de comunicación de riesgos estipuladas en él. Las medidas de comunicación de riesgos prescritas por el Código IMDG son, entre otras:

- .1 señales de advertencia en los contenedores;
- .2 documentos de transporte que describan el método de fumigación y, de ser apropiado, la fecha de ventilación; y
- .3 prescripciones para declarar los contenedores fumigados en los manifiestos de los buques.

1.2 No obstante, se reconoce ampliamente que existen muchos casos de incumplimiento de dichas prescripciones. Antes de entrar a un contenedor, todo el personal debería evaluar el riesgo que supone entrar en él y, según sea el caso, determinar el nivel de fumigante presente. Es posible que se prescriba el uso de equipo de detección de gas.

2 Razones para la fumigación

2.1 Es indudable que la presencia de insectos y roedores a bordo de los buques no es conveniente por varias razones, dado que, además de los problemas estéticos y las molestias que provocan, también pueden dañar el equipo y propagar enfermedades e infecciones, contaminar los alimentos en las cocinas y lugares de almacenamiento de alimentos y provocar daños en las cargas, lo que redundará en pérdidas de tipo comercial y de otra índole.

2.2 En los contenedores se utilizan los mismos productos químicos sumamente tóxicos que a bordo de los graneleros. Sin embargo, una vez que se traslada un contenedor con productos químicos de fumigación del lugar en el que se realizó la fumigación, no existen medios prácticos de supervisar el riesgo a menos que se tenga conocimiento de la presencia del fumigante. En consecuencia, cualquier persona que entre en el contenedor posteriormente puede, sin saberlo, quedar expuesta a niveles peligrosos de productos químicos sumamente tóxicos.

2.3 Insectos en los contenedores

2.3.1 Las orugas y larvas de insectos y otras especies pueden infestar la carga, así como el embalaje/envase y las tablas de estiba y otros elementos asociados con la carga, en cualquier fase durante la cosecha, producción, procesamiento, almacenamiento, embalaje/envasado o transporte. Pueden echar a perder alimentos y arruinar textiles, artículos de cuero, muebles, obras de arte y antigüedades, afectar al equipo electrónico, contaminar las mercancías esterilizadas o estropear el embalaje/envase o el etiquetado para el consumidor, lo que imposibilitaría la venta de las mercancías, al perder éstas su valor totalmente.

2.3.2 Es posible que, al cargar las mercancías en los contenedores, se introduzcan insectos y ácaros que se alimentan de productos vegetales y animales (infestación introducida); puede que éstos se desplacen de un tipo de producto a otro (infestación cruzada); y es posible que permanezcan e infesten cargas subsiguientes (infestación residual). Su control puede llegar a prescribirse para cumplir normas fitosanitarias a fin de evitar la propagación de plagas y, por razones comerciales, para evitar la infestación, contaminación y daños a las cargas de alimentos y piensos.

2.4 Roedores

2.4.1 Los roedores deberían controlarse no solamente por los daños a la carga o al equipo del buque sino también, como lo prescribe el Reglamento Sanitario Internacional, para evitar la propagación de enfermedades. Los importadores, y en particular las plantas de procesamiento de alimentos, realizan grandes esfuerzos para eliminar la infestación y evitar que las plagas que vienen con las cargas invadan el depósito local del importador o la planta de procesamiento. Por ello, fumigan periódicamente sus locales y es posible que insistan en que las mercancías que se entregan en sus locales estén certificadas como fumigadas y libres de infestación.

3 Operaciones de fumigación en tierra - contenedores sometidos a fumigación

3.1 Contenedores fumigados que se han ventilado

3.1.1 Es importante asegurarse de que los contenedores se ventilen adecuadamente abriendo las puertas y permitiendo que escapen los gases. Este proceso puede hacerse de modo natural o acelerarse con medios mecánicos, como sopladores o extractores. El proceso de ventilación puede llevar muchas horas.

3.1.2 Los contenedores o las unidades de transporte que se hayan ventilado por completo tras la fumigación para asegurarse de que no quedan concentraciones tóxicas de gas deberían tener las señales de advertencia marcadas a fin de indicar que se han ventilado y que la fecha de ventilación (de conformidad con la disposición especial 902 y la columna 17 de la Lista de mercancías peligrosas para las Unidades sometidas a fumigación, N° ONU 3359) no esté sujeta a otras prescripciones del Código IMDG.

3.1.3 Se deberá proceder con cautela incluso tras haber declarado el contenedor como ventilado, dado que el gas puede mantenerse en los embalajes/envases de la carga y desprenderse lentamente, incluso durante un periodo de varios días, con lo que se eleva el nivel de gas dentro del contenedor hasta niveles superiores al de exposición en condiciones de seguridad. Es probable que los cereales en sacos y las cajas de cartón con grandes espacios de aire tengan este efecto. También puede ocurrir que el gas y los sobres o tabletas de fumigante queden "atrapados" en el extremo de un contenedor cuando la carga esté muy apretada.

3.2 Contenedores cargados sin ventilación tras la fumigación (fumigación en tránsito)

3.2.1 No se debería permitir el embarque a bordo de contenedores o unidades de transporte que contengan carga sometida a fumigación hasta que no haya transcurrido un periodo lo suficientemente largo como para que el gas se distribuya en una concentración razonablemente uniforme en toda la carga. Dadas las variaciones debidas a los tipos y cantidades de fumigantes y los productos transportados y las temperaturas, se recomienda que el periodo que debe transcurrir entre la aplicación del fumigante y la carga se determine localmente para cada país. Para este propósito, un periodo de 24 horas suele ser adecuado.

3.2.2 El transporte de contenedores fumigados que no se hayan ventilado antes de su embarque deberá realizarse de conformidad con el Código IMDG; el texto que aparece a continuación pertenece a la 33ª enmienda al Código IMDG. Los contenedores que se transportan bajo fumigación se clasifican como Clase 9, se les asigna un N° ONU (3359) y un nombre de expedición (Unidad sometida a fumigación). La Lista de mercancías peligrosas del Código IMDG también estipula los siguientes aspectos en relación con las unidades sometidas a fumigación. Asigna dos disposiciones especiales:

Disposición especial 302

En el Nombre de expedición, la palabra "UNIDAD" se refiere a una unidad de transporte.

Disposición especial 910

Por UNIDAD SOMETIDA A FUMIGACIÓN se entiende una unidad de transporte cerrada que contiene mercancías o materiales que se han fumigado o que se van a fumigar dentro de la unidad. Los gases de fumigación utilizados son venenosos o asfixiantes. En la mayoría de los casos, los gases son desprendidos por preparados sólidos o líquidos que se distribuyen en el interior de la unidad. Las unidades sometidas a fumigación deben cumplir las siguientes disposiciones:

- 1 Las unidades de transporte se fumigarán y manipularán de conformidad con lo establecido en la publicación de la OMI "Recomendaciones sobre la utilización sin riesgos de plaguicidas en los buques", en su forma enmendada.
- 2 Para el transporte de cargas sometidas a fumigación sólo se utilizarán unidades de transporte que puedan cerrarse de forma tal que los escapes de gas se reduzcan a un mínimo.

- 3 No se fijarán a las unidades fumigadas rótulos de la Clase 9, salvo cuando dichos rótulos sean necesarios para otras sustancias o artículos de la Clase 9 embalados/envasados dentro de la unidad (véase 5.3.1.3).
- 4 Las unidades fumigadas se marcarán con una señal de advertencia fijada en la puerta o puertas de acceso, en la que se indiquen el tipo y la cantidad de producto fumigante utilizado y la fecha y hora en que la unidad se sometió a fumigación (véase 5.3.2.5).
- 5 El documento de transporte de las unidades fumigadas deberá especificar el tipo y la cantidad de producto fumigante utilizado y la fecha y hora en que se fumigó (véase 5.4.4.2). Asimismo, deberán facilitarse instrucciones para la eliminación de todo residuo de fumigante, incluidos, si se han utilizado, los aparatos de fumigación.
- 6 Las disposiciones del presente Código no serán aplicables a las unidades de transporte cerradas sometidas a fumigación cuando éstas se hayan ventilado por completo, bien sea abriendo las puertas de la unidad o mediante ventilación mecánica tras la fumigación, y si la fecha de ventilación se indica en la señal de advertencia de fumigación. Una vez que se hayan descargado las mercancías o materiales fumigados, se deberá retirar la señal o señales de advertencia (véase también 7.4.3).
- 7 Cuando las unidades sometidas a fumigación se estiben bajo cubierta, se deberá llevar a bordo equipo para detectar el gas o los gases fumigantes, con instrucciones para su uso.
- 8 No se deberán aplicar productos fumigantes al contenido de las unidades de transporte una vez que éstas se hayan embarcado en el buque.

3.2.3 En la columna 17 (Propiedades y observaciones) de la Lista de mercancías peligrosas correspondiente al N° ONU 3359 figura la siguiente información:

Por UNIDAD SOMETIDA A FUMIGACIÓN se entiende una unidad de transporte cerrada que contiene mercancías o materiales que se han fumigado o se van a fumigar dentro de la unidad. Los gases de fumigación son venenosos o bien asfixiantes. En la mayoría de los casos, los gases son desprendidos por preparados sólidos o líquidos que se distribuyen en el interior de la unidad. No se aplicarán productos fumigantes al contenido de una unidad de transporte una vez que haya sido embarcada en un buque. Las disposiciones del presente Código no serán aplicables a las unidades de transporte cerradas que hayan sido fumigadas, a condición de que dichas unidades hayan sido completamente ventiladas, bien sea abriendo las puertas de la unidad o mediante ventilación mecánica después del tratamiento de fumigación, y si la fecha en que se aplicó la ventilación se indica en la señal de advertencia en caso de fumigación (véase también la disposición especial 910).

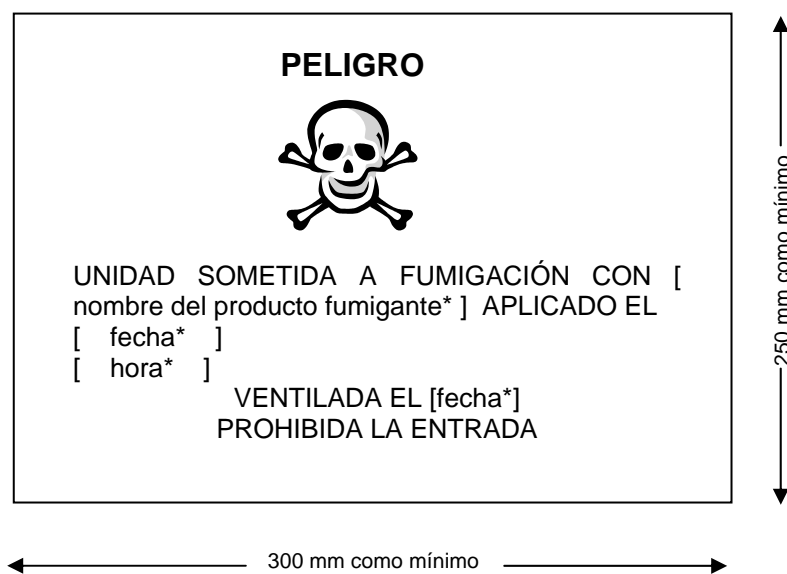
3.2.4 Marcado de la unidad de transporte

3.2.4.1 Para cumplir las prescripciones del Código IMDG, el contenedor debe estar marcado de conformidad con lo dispuesto en el capítulo 5.3 del Código IMDG, cuyo texto pertinente se reproduce a continuación:

Párrafo 5.3.2.5 - Unidades fumigadas

- .1 No se requiere que en las unidades sometidas a fumigación se marque el nombre de expedición (UNIDAD SOMETIDA A FUMIGACIÓN) ni el correspondiente número ONU (N° ONU 3359). Ahora bien, cuando una unidad fumigada esté cargada de mercancías peligrosas, se habrá de marcar sobre dicha unidad las marcas exigidas en las disposiciones que figuran en 5.3.2.0 a 5.3.2.4.
- .2 Toda unidad fumigada se marcará con la señal de advertencia especificada en .3, que deberá fijarse en un lugar fácilmente visible para las personas que intenten entrar en ella. La marca estipulada en este párrafo deberá permanecer sobre la unidad hasta que se satisfagan las siguientes disposiciones:
 - .1 la unidad fumigada haya sido ventilada para que no queden concentraciones peligrosas del gas fumigante; y
 - .2 las mercancías o los materiales fumigados hayan sido descargados.
- .3 La señal de advertencia de fumigación tendrá forma rectangular y un tamaño mínimo de 300 mm de anchura y 250 mm de altura. Las marcas serán de color negro sobre fondo blanco, con letras de una altura mínima de 25 mm. A continuación se muestra una ilustración de dicha señal:

"SEÑAL DE ADVERTENCIA EN CASO DE FUMIGACIÓN"



Documentación de transporte para las unidades de transporte fumigadas

3.2.5 Para cumplir las prescripciones del Código IMDG, el contenedor debe estar documentado de conformidad con lo dispuesto en el capítulo 5.4 del Código, cuyo texto pertinente se reproduce a continuación:

Párrafo 5.4.4.2 Unidades Fumigadas

El documento de transporte de una unidad fumigada especificará el tipo y la cantidad de producto fumigante utilizado y la fecha y la hora en que fue sometida al tratamiento de fumigación. Asimismo, se darán instrucciones para la eliminación de todo residuo de fumigante, incluidos, si se han utilizado, los aparatos de fumigación.

4 FUMIGANTES UTILIZADOS

Hay varios productos químicos que se utilizan como fumigantes, como la fosfina y el bromuro de metilo.

4.1 Fosfina – N° ONU 2199

4.1.1 La finalización de este proceso requiere un largo periodo. El fumigante puede aplicarse con poca formación técnica dado que viene en sobres, tabletas o planchas prensadas que contienen fosforo de magnesio o de aluminio. Cuando se exponen a la humedad del aire, estos compuestos generan gas de fosfina. Este gas despide un ligero olor a "ajo y pescado" y al descomponerse forma un residuo de polvo gris.

4.1.2 El régimen de generación de fosfina depende de la temperatura, la humedad del aire y el nivel de exposición al aire del material generador de gas.

4.1.3 Algunos de los síntomas de intoxicación por inhalación de fosfina son náuseas, vómitos, dolores de cabeza, sensación de debilidad, desmayos, dolor en el pecho, tos, opresión en el tórax y dificultades para respirar. A estos síntomas puede seguir el edema pulmonar (es decir, la presencia de un exceso de fluidos en los pulmones, generalmente a causa de un fallo cardíaco), por lo general en las 24 horas posteriores, aunque a veces puede manifestarse varios días después.

4.2 Bromuro de metilo – N° ONU 1062

4.2.1 La fumigación con bromuro de metilo es un proceso relativamente rápido que, en condiciones normales, puede concluirse en menos de 48 horas, con lo que los contenedores fumigados de este modo no suelen presentarse para su transporte si el nivel de gas supera los niveles de toxicidad (valores umbral) definidos por los organismos nacionales.

4.2.2 Algunos de los síntomas de intoxicación por inhalación de bromuro de metilo son dolores de cabeza, vértigo, irritación en la vista, tos, náuseas, molestias abdominales y pérdida de sensación en los pies. La exposición a niveles más elevados puede afectar al sistema nervioso central y resultar en pérdida de conocimiento, convulsiones y pérdida de visión, equilibrio y audición.

4.2.3 El bromuro de metilo se suministra como gas, por lo cual es necesario tener cierto nivel de conocimientos para aplicarlo.

5 OPERACIONES A BORDO DEL BUQUE

5.1 Fumigación tras el embarque a bordo

5.1.1 El capitán no debería permitir a ninguna persona que fumigue el contenido de una unidad de transporte o un contenedor tras haberlos cargado a bordo.

5.2 Contenedores cargados sin ventilación tras la fumigación (fumigación en tránsito)

5.2.1 Si van a recibirse a bordo sin previa ventilación contenedores o unidades de transporte que contengan carga sometida a fumigación, se debería considerar que su embarque entraña un riesgo de la Clase 9 en virtud del Código IMDG y, como tal, los procedimientos se deberían ajustar a las disposiciones especificadas en las entradas correspondientes a UNIDAD SOMETIDA A FUMIGACIÓN (Nº ONU 3359) del Código. Será preciso tomar las siguientes precauciones especiales, que incorporarán a su vez las disposiciones del Código IMDG:

- .1 No se deberían admitir a bordo contenedores o unidades de transporte que contengan cargas sometida a fumigación mientras no haya transcurrido el tiempo suficiente para que la concentración de gas llegue a ser razonablemente uniforme en toda la carga. Dada la variedad de circunstancias debidas a los tipos y las cantidades de fumigantes y de productos fumigados y a las diferencias de temperatura, se recomienda que el periodo que ha de mediar entre la aplicación del fumigante y la recepción de la carga a bordo se determine localmente para cada país. Normalmente, bastará con 24 horas. Antes de su embarque a bordo, se debería comprobar que los contenedores no tienen pérdidas, y de tenerlas, se sellarán.
- .2 Se debería informar al capitán antes de cargar a bordo contenedores o unidades de transporte sometidos a fumigación. Se cuidará de que éstos sean identificables mediante señales de advertencia adecuadas, en las que constarán el tipo de fumigante utilizado y la fecha y hora de la fumigación. Todo contenedor sometido a fumigación debe tener las puertas bien cerradas antes de cargarse a bordo. Los sellos de plástico o de metal ligero son insuficientes para este fin. Los medios de cierre solamente deberán permitir la entrada autorizada en el contenedor. Cuando las puertas de los contenedores tengan que ir cerradas con llave, los medios de cierre deberían estar concebidos de modo que, en caso de emergencia, dichas puertas se puedan abrir sin demora. También deberían proporcionarse las instrucciones pertinentes para la eliminación de todo residuo de fumigante.
- .3 En los documentos de expedición de los contenedores o las unidades de transporte de que se trate se debería indicar la fecha de la fumigación y el tipo y la cantidad de fumigante utilizado.
- .4 La estiba en cubierta debería hacerse a 6 m de distancia, por lo menos, de tomas de aire de ventilación, espacios destinados a la tripulación y espacios normalmente ocupados.

- .5 Sólo debería recurrirse a la estiba bajo cubierta cuando sea inevitable, en cuyo caso deberá utilizarse un espacio de carga dotado de un sistema de ventilación mecánica capaz de evitar concentraciones de fumigante que sobrepasen los niveles de toxicidad (valor umbral de exposición) definidos por los organismos nacionales. En la Ficha de datos de seguridad aparecen los valores umbrales de exposición de los fumigantes en el trabajo. El régimen de ventilación del sistema de ventilación mecánica debería ser, como mínimo, de dos renovaciones de aire por hora tomando como base el espacio de carga vacío.
- .6 Se debería llevar en el buque el equipo adecuado para detectar el gas o gases fumigantes utilizados, con las instrucciones para su uso.
- .7 Cuando no puedan seguirse las prescripciones de estiba especificadas *supra*, los espacios de carga en que se transporten unidades de transporte o contenedores fumigados se deberían considerar como si estuvieran ellos mismos sometidos a fumigación, siendo en tales casos aplicables las disposiciones *infra*.

5.2.2 Antes de embarcar un contenedor fumigado en un buque por debajo de cubierta, es necesario seguir precauciones especiales, entre las que cabe destacar:

- .1 Como mínimo, un oficial y otro tripulante deberían recibir la formación adecuada, y se los debería designar representantes capacitados del capitán. A través de su representante, el capitán es responsable de garantizar que los espacios ocupados del buque se mantienen en condiciones de seguridad.
- .2 Los representantes capacitados deberían notificar a la tripulación antes de embarcar el contenedor.

5.2.3 El gas fumigante es más denso que el aire, por lo cual se deben tomar precauciones en las bodegas, principalmente al trabajar sobre los techos del doble fondo.

5.2.4 Los representantes capacitados del capitán deberían recibir y estar familiarizados con:

- .1 la información de la Ficha de datos de seguridad pertinente, si está disponible;
- .2 las instrucciones del embalaje/envase propiamente dicho, como por ejemplo las recomendaciones del fabricante del fumigante en relación con los métodos de detección de fumigante en el aire, su compartimiento y los riesgos que presenta, los síntomas de intoxicación, los primeros auxilios y el tratamiento médico especializado pertinente y los procedimientos de emergencia.

5.2.5 El buque debería llevar a bordo:

- .1 un equipo de detección de gases adecuado para el fumigante de que se trate, junto con instrucciones para su uso;
- .2 instrucciones para la eliminación de los residuos de los materiales de fumigación;

- .3 un mínimo de cuatro juegos de equipo respiratorio de protección adecuado; y
- .4 un ejemplar de la última versión de la Guía de primeros auxilios para uso en caso de accidentes relacionados con mercancías peligrosas (GPA), incluidos los medicamentos y el equipo médico oportunos.

5.2.6 Antes de la llegada del buque, generalmente con una antelación de por lo menos 24 horas, el capitán debería informar a las autoridades competentes del país de destino y de los puertos de escala de que se está haciendo una fumigación continuada en tránsito. La información debería incluir el tipo de fumigante empleado, la fecha de fumigación, qué espacios de carga se han fumigado y qué espacios de carga transportan unidades de transporte o contenedores fumigados.

5.2.7 Las instrucciones que aparecen en la etiqueta del fumigante o en el bulto mismo, como por ejemplo las recomendaciones del fabricante del fumigante en relación con los métodos de detección de fumigante en el aire, su compartimiento y los riesgos que presenta, los síntomas de intoxicación, los primeros auxilios y el tratamiento médico especializado pertinente.

5.2.8 Para eliminar todos los residuos de los materiales de fumigación se deberían seguir las instrucciones de los proveedores.

6 PELIGROS PARA EL PERSONAL

6.1 Si, por alguna razón, la tripulación del buque u otros miembros del personal tienen que abrir un contenedor que se declara sometido a fumigación, deberán extremar sus precauciones.

6.2 Si se utiliza como fumigante, el bromuro de metilo no deja señales obvias (por ejemplo, a la vista o el olfato). El contenedor se debería dejar abierto el mayor tiempo posible y a continuación, se debería comprobar con el equipo disponible; antes de que se permita la entrada en él, se debería declarar libre de gas. En caso de emergencia, se podrá permitir la entrada en los contenedores si se toman las precauciones aplicables a los espacios confinados, cuando se detecte la presencia de gas.

6.3 Si el contenedor se fumiga con fosfina, dentro de él suele haber indicios visuales del fumigante en forma de sobres, tabletas, planchas prensadas o polvo. El estado del embalaje/envase dependerá del tiempo que estos elementos hayan estado expuestos y de la atmósfera en la cual hayan estado expuestos. También es posible que los fumigantes se hayan movido entre elementos de la carga y que no sean inmediatamente visibles.

6.4 Dado que la humedad es necesaria para que se produzca la reacción, es posible que al abrir un contenedor en el mar el nivel de humedad en el aire vuelva a desencadenar la reacción.

6.5 Después de que el fosfato de magnesio o de aluminio hayan reaccionado con la humedad del aire para generar fosfina, queda un residuo de hidróxido de magnesio o de aluminio. Se trata de una sustancia ligera en polvo de color gris, similar a la ceniza. Es preferible que este residuo se mantenga en algún tipo de embalaje a fin de poder eliminarlo de manera segura. No obstante, si se observa un residuo sobre la carga, la tripulación deberá evitar su inhalación y el contacto con los ojos o la boca. En caso contrario, continuarían estando en peligro de intoxicación por el residuo, que aún podría generar cierta cantidad de fosfina.

6.6 Cabe recordar que existen ciertos productos básicos (por ejemplo, frutos secos comestibles) en los cuales una cantidad pequeña de fumigante envuelto en algodón se introduce dentro de cada saco. Estos elementos son peligrosos, dado que su manipulación implica aproximar el fumigante demasiado al rostro.

6.7 El personal debería ser consciente de que no todos los contenedores fumigados están declarados y, por tanto, marcados como tales. Existen señales que pueden dar pistas: juntas o ventilaciones de las puertas cubiertas con cinta, un posible olor a "ajo y pescado" de la fosfina y, dentro del contenedor, paquetes o acumulaciones de un polvo residual.

7 DETECCIÓN DE LA FUMIGACIÓN

7.1 El modo más eficaz de protección consiste en llevar a cabo ensayos de detección de gas al abrir las puertas del contenedor. Como mínimo, se recomienda la realización de ensayos para verificar la presencia de fosfina y bromuro de metilo, por ser éstos los dos fumigantes utilizados más comúnmente. Si se detecta gas, se debería ventilar el contenedor.

7.1.1 Equipo de ensayo de gases en tubo por alteración cromática

7.1.1.1 El equipo de tubos de vidrio por alteración cromática es de estructura y uso sencillos, sólido y fiable. El ensayo de fosfina y bromuro de metilo lo puede realizar una persona en el exterior del contenedor insertando una lanza por la puerta del mismo. Con pequeños fuelles manuales se hace pasar aire a través de un tubo de vidrio que contiene cristales impregnados que reaccionan con el gas sometido a ensayo. Si el aire está contaminado por el gas en cuestión, los cristales cambian de color. Esta función no se ve afectada por la humedad, aunque, con temperaturas inferiores a cero, es necesario asegurarse de calentar los tubos por encima de la temperatura 0 °C. También es necesaria una cantidad razonable de luz para poder detectar la variación de color de los cristales. Los tubos deberían utilizarse de conformidad con las instrucciones del fabricante. En particular, no deben utilizarse con posterioridad a su fecha de caducidad.

7.1.2 Equipo de ensayo de gases por fotoionización (electrónico)

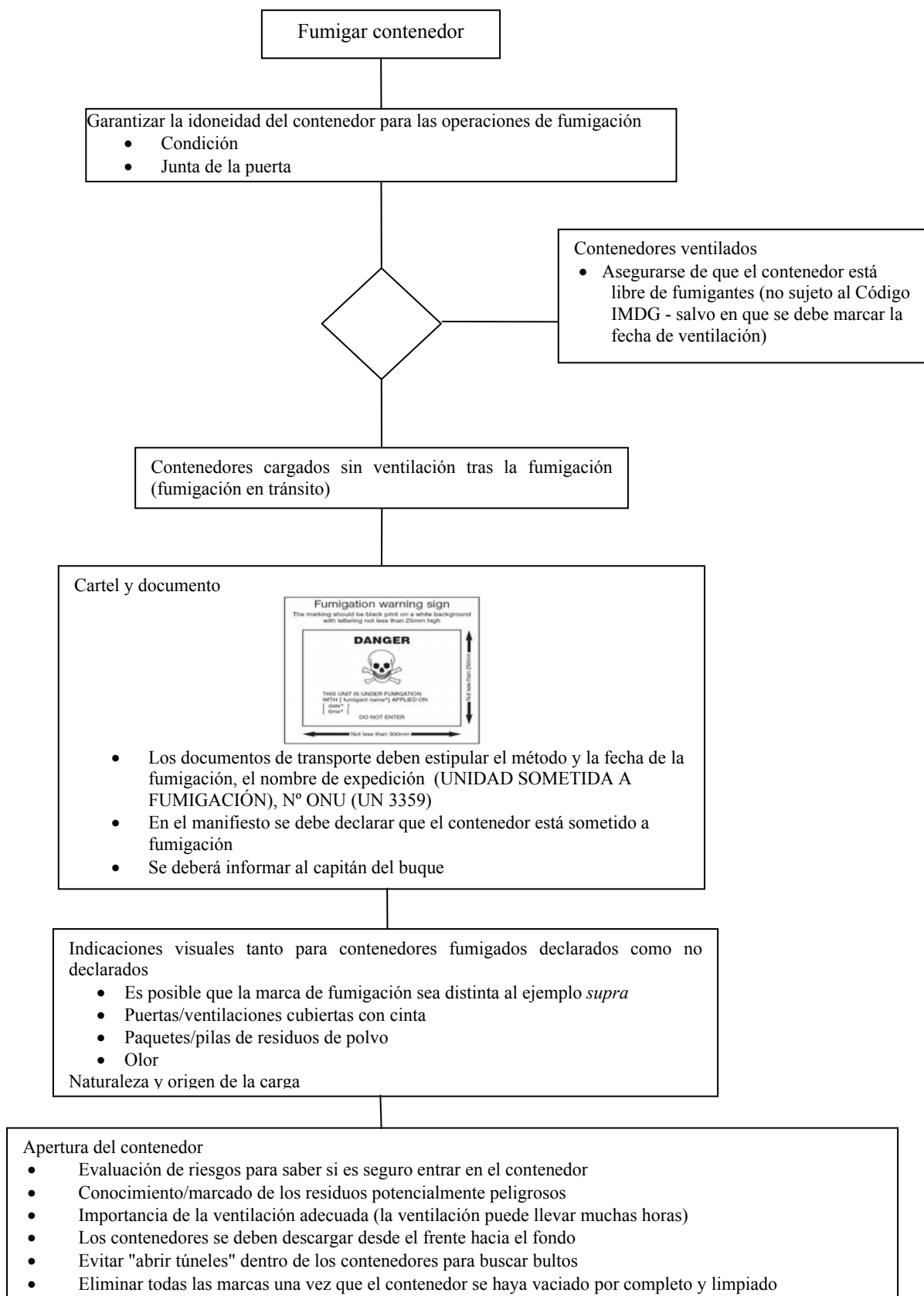
7.1.2.1 Es posible llevar a cabo ensayos que detectan la presencia de gases y sus niveles de concentración. También existe equipo que puede confirmar si existe un nivel seguro de oxígeno dentro del contenedor. La tecnología de que se dispone en la actualidad no permite aún cuantificar ni discriminar con un nivel adecuado. Suelen producirse falsos positivos debido a que la sensibilidad y los valores obtenidos no son lo suficientemente precisos como para determinar los niveles de exposición aceptables. Por ello, en la actualidad, no se recomienda el uso de estos instrumentos.

7.2 Detectores individuales

7.2.1 Existen pequeños detectores electrónicos individuales de fosfina, pero no de bromuro de metilo. Los detectores de fosfina pueden colocarse dentro del contenedor durante la descarga, o los trabajadores pueden llevarlo en sus prendas exteriores. La ubicación de los detectores independientes es importante tanto para asegurarse de que se detecta todo el fumigante como para garantizar que la ventilación en la puerta o los contaminantes externos no falseen el valor obtenido. Los detectores emiten una señal audible cuando los niveles de fosfina alcanzan un nivel predeterminado y son útiles como dispositivos de advertencia. Sin embargo, no deberían utilizarse para el proceso inicial de detección y medición de la fumigación. Por otra parte, los detectores electrónicos presentan la desventaja de que pueden ser sensibles a una gama de sustancias inocuas, con las consiguientes falsas señales de alarma.

7.2.2 También existen detectores individuales que miden el nivel de oxígeno dentro del contenedor, los cuales, si bien pueden indicar la presencia de una atmósfera desoxigenada, no indican necesariamente que la atmósfera esté exenta de fumigantes.

APÉNDICE RECORDATORIO PARA LA FUMIGACIÓN DE CONTENEDORES



ANEXO 11**PROYECTO DE RESOLUCIÓN MSC...(84)
(adoptada el [...] de mayo de 2008)****ADOPCIÓN DE ENMIENDAS AL CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA
SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974, ENMENDADO**

EL COMITÉ DE SEGURIDAD MARÍTIMA,

RECORDANDO el artículo 28 b) del Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional, artículo que trata de las funciones del Comité,

RECORDANDO ADEMÁS el artículo VIII b) del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar (SOLAS), 1974 (en adelante denominado "el Convenio"), relativo a los procedimientos de enmienda aplicables al Anexo del Convenio, con la excepción de las disposiciones del capítulo I del mismo,

HABIENDO EXAMINADO en su [84º] periodo de sesiones las enmiendas al Convenio propuestas y distribuidas de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII b) i) del mismo,

1. ADOPTA, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII b) iv) del Convenio, las enmiendas al Convenio cuyo texto figura en el anexo de la presente resolución;
2. DECIDE, de conformidad con el artículo VIII b) vi) 2) bb) del Convenio, que las enmiendas se considerarán aceptadas el [1 de julio de 2009], a menos que, antes de esa fecha, más de un tercio de los Gobiernos Contratantes del Convenio, o un número de Gobiernos Contratantes cuyas flotas mercantes combinadas representen como mínimo el 50% del tonelaje bruto de la flota mercante mundial, hayan notificado que rehúsan las enmiendas;
3. INVITA a los Gobiernos Contratantes del Convenio a que tomen nota de que, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII b) vii) 2) del Convenio, las enmiendas entrarán en vigor el [1 de enero de 2010], una vez que hayan sido aceptadas con arreglo a lo dispuesto en el párrafo 2 anterior;
4. PIDE al Secretario General que, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII b) v) del Convenio, remita copias certificadas de la presente resolución y del texto de las enmiendas que figura en el anexo a todos los Gobiernos Contratantes del Convenio;
5. PIDE ADEMÁS al Secretario General que remita copias de la presente resolución y de su anexo a los Miembros de la Organización que no sean Gobiernos Contratantes del Convenio.

ANEXO

ENMIENDAS AL CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD
DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974, ENMENDADO

CAPÍTULO II-2
CONSTRUCCIÓN - PREVENCIÓN, DETECCIÓN
Y EXTINCIÓN DE INCENDIOS

- 1 Se añade el siguiente nuevo párrafo 2.3 a la regla 1:

"2.3 Los buques que se enumeran a continuación, con espacios de carga destinados al transporte de mercancías peligrosas en bultos, deberán cumplir lo dispuesto en la regla 19.3, salvo cuando transporten mercancías peligrosas especificadas como Clase 6.2 ó 7 y mercancías peligrosas en cantidades limitadas* y cantidades exceptuadas**, de conformidad con las tablas 19.1 y 19.3, a más tardar en la fecha del primer reconocimiento de renovación que se realice en [fecha de entrada en vigor de las enmiendas] o posteriormente:

- .1 los buques de pasaje y los buques de carga de arqueo bruto igual o superior a 500 construidos el 1 de septiembre de 1984 o posteriormente, pero antes de [fecha de entrada en vigor de las enmiendas]; y
- .2 los buques de carga de arqueo bruto inferior a 500 construidos el 1 de febrero de 1992 o posteriormente, pero antes de [fecha de entrada en vigor de las enmiendas].

No obstante lo estipulado en estas disposiciones:

- .1 los buques de pasaje y los buques de carga de arqueo bruto igual o superior a 500 construidos el 1 de septiembre de 1984 o posteriormente, pero antes del 1 de julio de 1986, no están obligados a cumplir lo dispuesto en la regla 19.3.3 siempre y cuando cumplan lo prescrito en la regla 54.2.3, adoptada mediante la resolución MSC.1(XLV);
- .2 los buques de pasaje y los buques de carga de arqueo bruto igual o superior a 500 construidos el 1 de julio de 1986 o posteriormente, pero antes del 1 de febrero de 1992, no están obligados a cumplir lo dispuesto en la regla 19.3.3 siempre y cuando cumplan lo prescrito en la regla 54.2.3, adoptada mediante la resolución MSC.6(48);
- .3 los buques de pasaje y los buques de carga de arqueo bruto igual o superior a 500 construidos el 1 de septiembre de 1984 o posteriormente, pero antes del 1 de julio de 1998, no están obligados a cumplir lo prescrito en las reglas 19.3.10.1 y 19.3.10.2; y

- .4 los buques de carga de arqueo bruto inferior a 500 construidos el 1 de febrero de 1992 o posteriormente, pero antes del 1 de julio de 1998, no están obligados a cumplir lo prescrito en las reglas 19.3.10.1 y 19.3.10.2."

Nota a pie de página*: Véase el capítulo 3.4 del Código marítimo internacional de mercancías peligrosas.

Nota a pie de página**: Véase el capítulo 3.5 del Código marítimo internacional de mercancías peligrosas.

- 2 Se sustituye la nota 1 de la tabla 19.1 por el siguiente texto:

"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 esta prescripción, las cisternas portátiles se considerarán contenedores cerrados."

- 3 Se sustituye la tabla 19.3 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 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	-	-	-
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 marítimo internacional de mercancías peligrosas, 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 marítimo internacional de mercancías peligrosas, 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 de mercancías peligrosas de la Clase 5.2 bajo cubierta o en los espacios de carga rodada cerrados.

- 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 peligrosas 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 cuyo punto de inflamación es inferior a 23 °C."
- 4 En la regla II-2/19.2.1, se añaden después de "salvo cuando transporten mercancías peligrosas en cantidades limitadas" las palabras "y cantidades exceptuadas" con la siguiente nota a pie de página:

"Véase el capítulo 3.5 del Código marítimo internacional de mercancías peligrosas".
- 5 Se añaden las palabras "y cantidades exceptuadas" al final de la regla II-2/19.4.

ANEXO 12**PROYECTO DE RESOLUCIÓN MSC...(84)
(adoptada el [...de mayo de 2008])****ADOPCIÓN DE ENMIENDAS AL CÓDIGO INTERNACIONAL DE SEGURIDAD
PARA NAVES DE GRAN VELOCIDAD, 2000 (CÓDIGO NGV 2000)**

EL COMITÉ DE SEGURIDAD MARÍTIMA,

RECORDANDO el artículo 28 b) del Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional, artículo que trata de las funciones del Comité,

TOMANDO NOTA de la resolución MSC.97(63), mediante la cual adoptó el Código internacional de seguridad para naves de gran velocidad, 2000 (en adelante denominado "el Código NGV 2000"), que ha adquirido carácter obligatorio en virtud del capítulo X del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974 (en adelante denominado "el Convenio"),

TOMANDO NOTA ASIMISMO del artículo VIII b) y la regla X/1.2 del Convenio, en relación con el procedimiento para enmendar el Código NGV 2000,

HABIENDO EXAMINADO, en su [84º] periodo de sesiones, las enmiendas al Código NGV 2000 propuestas y distribuidas de conformidad con el artículo VIII b) i) del Convenio,

1. ADOPTA, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII b) iv) del Convenio, las enmiendas al Código NGV 2000, cuyo texto figura en el anexo de la presente resolución;
2. DECIDE, de conformidad con el artículo VIII b) vi) 2) bb) del Convenio, que las enmiendas se considerarán aceptadas el [1 de julio de 2009], a menos que, antes de esa fecha, más de un tercio de los Gobiernos Contratantes del Convenio, o un número de Gobiernos Contratantes cuyas flotas mercantes combinadas representen como mínimo el 50% del tonelaje bruto de la flota mercante mundial, hayan notificado que rehúsan las enmiendas;
3. INVITA a los Gobiernos Contratantes a que tomen nota de que, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII b) vii) 2) del Convenio, las enmiendas entrarán en vigor el [1 de enero de 2010], una vez que hayan sido aceptadas con arreglo a lo dispuesto en el párrafo 2 anterior;
4. PIDE al Secretario General que, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII b) v) del Convenio, remita copias certificadas de la presente resolución y del texto de las enmiendas que figura en el anexo a todos los Gobiernos Contratantes del Convenio;
5. PIDE ADEMÁS al Secretario General que remita copias de la presente resolución y de su anexo a los Miembros de la Organización que no sean Gobiernos Contratantes del Convenio.

ANEXO*

ENMIENDAS AL CÓDIGO INTERNACIONAL DE SEGURIDAD PARA
NAVES DE GRAN VELOCIDAD, 2000 (CÓDIGO NGV 2000)

CAPÍTULO 7
SEGURIDAD CONTRA INCENDIOS

1 Sustitúyase la nota 1 de la tabla 7.17-1 por el siguiente texto:

"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 esta prescripción, las cisternas portátiles se considerarán contenedores cerrados."

2 Sustitúyase la tabla 7.17-3 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

* El anexo también incluye al final una lista de notas a pie de página que deben añadirse o enmendarse en el Código NGV 2000.

Sección	Clase																							
	1.1 a 1.6	1.4S	2.1	2.2	2.3 – inflamable ¹⁷	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	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	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	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	-	-	-	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 ⁹	-	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X ¹⁰	-	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	
7.17.3.10.1	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	
7.17.3.10.2	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	

⁸ Cuando se exigen "espacios ventilados mecánicamente" en el Código marítimo internacional de mercancías peligrosas, 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 marítimo internacional de mercancías peligrosas, 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 de mercancías peligrosas de la Clase 5.2 bajo cubierta o en los espacios de carga rodada cerrados.

- 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 peligrosas 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 la regla 7.17.1, añádase "y cantidades exceptuadas" después de "salvo cuando transporten mercancías peligrosas en cantidades limitadas", con la siguiente nota a pie de página:

"Véase el capítulo 3.5 del Código marítimo internacional de mercancías peligrosas".

ANEXO 13**PROYECTO DE CIRCULAR MSC****TRANSPORTE DE MERCANCÍAS PELIGROSAS****Documento de cumplimiento de las prescripciones especiales aplicables a los buques que transporten mercancías peligrosas con arreglo a lo dispuesto en la regla II-2/19 del Convenio SOLAS 1974, enmendado, y en la regla 7.17 del Código NGV 2000, enmendado**

1 En su 63º periodo de sesiones (16 a 25 de mayo de 1994), el Comité de Seguridad Marítima examinó y aprobó un modelo normalizado del documento de cumplimiento prescrito en la regla II-2/54.3 del Convenio SOLAS, enmendado. Asimismo, el Comité acordó que el periodo de validez de dicho documento no debería ser superior a cinco años ni prorrogarse pasada la fecha de vencimiento del Certificado de seguridad de construcción para buques de carga que estuviera en vigor, expedido para el buque en cuestión de conformidad con lo dispuesto en la regla I/12 del Convenio SOLAS.

2 En su 75º periodo de sesiones (15 a 24 de mayo de 2002), el Comité de Seguridad Marítima, teniendo presentes las enmiendas al capítulo II-2 del Convenio SOLAS, adoptadas mediante la resolución MSC.99(73), examinó y aprobó un modelo normalizado revisado del documento de cumplimiento prescrito en la regla II-2/19.4 del Convenio SOLAS, enmendado, aplicable a partir del 1 de julio de 2002. Dicho modelo figura en la circular MSC/Circ.1027.

3 En su 79º periodo de sesiones (1 a 10 de diciembre de 2004), el Comité de Seguridad Marítima, tras reconocer que era necesario tener en cuenta las enmiendas a la tabla 19.3 de la regla II-2/19 del Convenio SOLAS, que había adoptado mediante la resolución MSC.134(76), decidió que era preciso dejar constancia de la prohibición de estibar mercancías peligrosas de la Clase 5.2 bajo cubierta o en espacios de carga rodada cerrados en los documentos de cumplimiento prescritos en la regla II-2/19 del Convenio SOLAS, enmendado, para todo buque construido el 1 de julio de 2004 o posteriormente, al expedir o renovar dichos documentos.

4 Reconociendo igualmente que dicha prohibición de estiba en virtud del Código IMDG es también aplicable a todos los buques construidos antes del 1 de julio de 2004 y regidos por la regla II-2/19 (o II-2/54) del Convenio SOLAS, enmendado, el Comité decidió asimismo que se tuviera en cuenta esta prohibición de estiba al renovar los documentos de cumplimiento para:

- todo buque de pasaje construido el 1 de septiembre de 1984 o posteriormente, pero antes del 1 de julio de 2004,
- todo buque de carga de arqueo bruto igual o superior a 500, construido el 1 de septiembre de 1984 o posteriormente, pero antes del 1 de julio de 2004, y
- todo buque de carga de arqueo bruto inferior a 500, construido el 1 de febrero de 1992 o posteriormente, pero antes del 1 de julio de 2004.

5 Además, en ese mismo periodo de sesiones, el Comité acordó que debería utilizarse el modelo normalizado de documento de cumplimiento que figura en la circular MSC/Circ.1027 al renovar los documentos de los buques regidos por la regla II-2/54 del Convenio SOLAS aplicable antes del 1 de julio de 2002, y que en tal caso, las referencias a las reglas II-2/19 y II 2/19.4 que figuran en el modelo normalizado deberían sustituirse por referencias a las reglas II-2/54 y II-2/54.3, respectivamente.

6 En su 81º periodo de sesiones (10 a 19 de mayo de 2006), el Comité examinó el informe del 49º periodo de sesiones del Subcomité DE y convino en incluir un modelo normalizado para un documento demostrativo de cumplimiento con prescripciones especiales aplicables a las naves de gran velocidad que transporten mercancías peligrosas, tal como se prescribe en la regla 7.17.4 del Código NGV 2000, aunque el proyecto de enmiendas al Código no fue adoptado.

7 En su [8... periodo de sesiones (fecha)], y teniendo presentes las enmiendas a la tabla 19.3 del capítulo II-2 del Convenio SOLAS y a la tabla 7.17-3 del Código NGV 2000, adoptadas mediante las resoluciones MSC.XX(XX) y MSC.YY(YY), respectivamente, el Comité volvió a examinar y aprobar modelos normalizados revisados del documento de cumplimiento prescrito en la regla II-2/19.4 del Convenio SOLAS, enmendado, y en la regla 7.17.4 del Código NGV 2000, enmendado.

8 En dicho periodo de sesiones, el Comité confirmó que el periodo de validez del documento de cumplimiento no debería exceder de:

- .1 cinco años en el caso de los buques de carga, y no debería prorrogarse pasada la fecha de vencimiento del certificado de seguridad de construcción para buque de carga que estuviera en vigor, expedido para los buques de carga en cuestión de conformidad con las disposiciones de la regla I/12 del Convenio SOLAS; y
- .2 un año en el caso de los buques de pasaje, y no debería prorrogarse pasada la fecha de vencimiento del certificado de seguridad de construcción para buque de pasaje que estuviera en vigor, expedido para los buques de pasaje en cuestión de conformidad con las disposiciones de la regla I/12 del Convenio SOLAS.

9 En dicho periodo de sesiones, el Comité también acordó lo siguiente:

- .1 continúa siendo necesario dejar constancia de la prohibición de estibar mercancías peligrosas de la Clase 5.2 bajo cubierta o en espacios de carga rodada cerrados al expedir o renovar documentos de cumplimiento de conformidad con los modelos normalizados revisados; y
- .2 se deberían utilizar los modelos normalizados revisados al renovar los documentos de cumplimiento de los buques existentes regidos por lo dispuesto en la regla II-2/1.2.3 del Convenio SOLAS y, en dichos casos, se debería sustituir la referencia a la regla II-2/19 que figura en el modelo normalizado revisado por "II 2/19.3, según sea aplicable de conformidad con la regla II-2/1.2.3".

10 Los modelos normalizados revisados del documento de cumplimiento recomendados a los Gobiernos Miembros y a los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS y del Código NGV 2000 para su uso y aceptación, figuran, respectivamente, en los anexos 1 y 2.

11 Se invita a los Gobiernos Miembros a que señalen la presente circular a la atención de las autoridades encargadas de expedir y renovar los documentos de cumplimiento, a los órganos que actúen en nombre de esos Gobiernos y a los propietarios, armadores y capitanes de buques, a fin de armonizar las prácticas de las distintas Administraciones.

12 Asimismo, se invita a los Gobiernos Miembros a que pongan la presente circular en conocimiento de las autoridades encargadas por el Estado rector del puerto de efectuar las inspecciones de buques, y a que recomienden a dichas autoridades que tengan en cuenta lo que precede cuando cumplan sus responsabilidades.

13 La presente circular sustituye a las circulares MSC/Circ.1027 y MSC/Circ.1148.

ANEXO 1

MODELO NORMALIZADO DEL DOCUMENTO DE CUMPLIMIENTO

Prescripciones especiales para buques que transporten mercancías peligrosas

Expedido de conformidad con lo dispuesto en la regla II-2/19.4 del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974, enmendado, bajo la autoridad del

Gobierno de _____

Nombre del buque: _____

Número o letras distintivos: _____

Puerto de matrícula: _____

Tipo de buque: _____

Número IMO (si procede): _____

SE CERTIFICA:

1. que se ha comprobado que la construcción y el equipo del buque mencionado cumplen lo dispuesto en la regla II-2/19 del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974, enmendado, y
2. que el buque es apto para el transporte de las clases de mercancías peligrosas que se especifican en el apéndice de este anexo, a reserva de que también se cumpla, respecto de las sustancias, materiales o artículos de que se trate, lo dispuesto en el Código marítimo internacional de mercancías peligrosas (Código IMDG) y en el Código de prácticas de seguridad relativas a las cargas sólidas a granel (Código de Cargas a Granel).

El presente documento es válido hasta _____

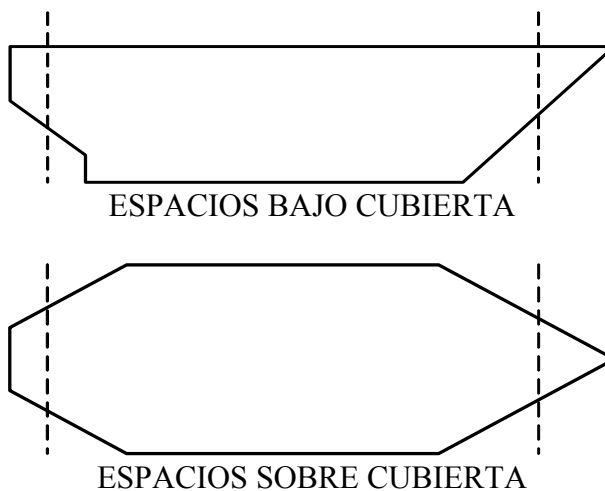
Expedido en _____

(Firma del funcionario autorizado
para expedir el certificado)

Nota: La mencionada regla II-2/19 no establece prescripciones especiales para el transporte de mercancías peligrosas de las clases 6.2 y 7, ni para el transporte de mercancías peligrosas en cantidades limitadas, que se definen en el capítulo 3.4 del Código IMDG, y en cantidades exceptuadas, que se definen en el capítulo 3.5 del Código IMDG .

APÉNDICE

LOS ESPACIOS SE INDICARÁN EN LOS PLANOS CON NÚMEROS QUE CORRESPONDAN AL CUADRO QUE FIGURA A CONTINUACIÓN



Clase	Bodega							
		1	2	3
1.1 a 1.6								
1.4S								
2.1								
2.2								
2.3 inflamable								
2.3 no inflamable								
3 punto de inflamación <23 °C								
3 punto de inflamación ≥ 23 °C a ≤ 60 °C								
4.1								
4.2								
4.3 líquidos								
4.3 sólido								
5.1								
5.2								
6.1 líquidos punto de inflamación <23 °C								
6.1 líquidos punto de inflamación ≥ 23 °C a ≤ 60 °C								
6.1 líquidos								
6.1 sólido								
8 líquidos punto de inflamación <23 °C								
8 líquidos punto de inflamación ≥ 23 °C a ≤ 60 °C								
8 líquidos								
8 sólido								
9								

"P" indica
MERCANCÍAS EN
BULTOS PERMITIDAS.

"A" indica
MERCANCÍAS EN
BULTOS Y A GRANEL
AUTORIZADAS.

Observaciones relacionadas con la información facilitada en el cuadro anterior, según proceda:

NOTA: Las cargas a granel podrán enumerarse individualmente, debiendo indicarse su denominación y su clase.

ANEXO 2

MODELO NORMALIZADO DEL DOCUMENTO DE CUMPLIMIENTO

Prescripciones especiales para buques que transporten mercancías peligrosas

Expedido de conformidad con las prescripciones de la parte D del capítulo 7 del Código internacional de seguridad para naves de gran velocidad, 2000, enmendado, bajo la autoridad del

Gobierno de _____

Nombre de la nave: _____

Modelo de construcción y número del casco: _____

Número o letras distintivos: _____

Número IMO (si procede)¹: _____

Puerto de matrícula: _____

Categoría: nave de categoría A/nave de categoría B/nave de carga²

Tipo de nave: aerodeslizador, nave de vuelo rasante, hidroplano, monocasco, multicasco, otros (precisar)²

SE CERTIFICA

- .1 que se ha comprobado que la construcción y el equipo de la nave anteriormente mencionada satisface las disposiciones de la parte D del capítulo 7 del Código internacional de seguridad para naves de gran velocidad, 2000, enmendado; y
- .2 que la nave es apta para el transporte de las clases de mercancías peligrosas indicadas en el apéndice adjunto, a reserva de la aplicación concomitante de las disposiciones del Código marítimo internacional de mercancías peligrosas (Código IMDG), y del Código de prácticas de seguridad relativas a las cargas sólidas a granel (Código de Cargas a Granel) aplicables a los diferentes materiales y artículos.

El presente documento es válido hasta _____

Expedido en _____
(Firma del funcionario autorizado que expide el certificado)

Nota: La parte D del capítulo 7 no establece prescripciones especiales para el transporte de mercancías peligrosas de las clases 6.2 y 7, ni para el transporte de mercancías peligrosas en cantidades limitadas, que se definen en el capítulo 3.4 del Código IMDG.

¹ Con arreglo al sistema de asignación de un número IMO a los buques para su identificación, adoptado por la Organización mediante la resolución A.600(15).

² Tachar lo que no proceda.

APÉNDICE

INDICAR LOS ESPACIOS EN LOS PLANOS UTILIZANDO LOS NÚMEROS CORRESPONDIENTES DEL CUADRO QUE FIGURA A CONTINUACIÓN



Clase	Bodega	1	2	3
1.1 a 1.6								
1.4S								
2.1								
2.2								
2.3	inflamable							
2.3	no inflamable							
3	punto de inflamación <23 °C							
3	punto de inflamación ≥ 23 °C a ≤ 60 °C							
4.1								
4.2								
4.3	líquidos							
4.3	sólido							
5.1								
5.2								
6.1	líquidos punto de inflamación <23 °C							
6.1	líquidos punto de inflamación ≥ 23 °C a ≤ 60 °C							
6.1	líquidos							
6.1	sólido							
8	líquidos punto de inflamación <23 °C							
8	líquidos punto de inflamación ≥ 23 °C a ≤ 60 °C							
8	líquidos							
8	sólido							
9								

"P" indica
MERCANCÍAS EN
BULTOS PERMITIDAS

"A" indica
MERCANCÍAS EN
BULTOS Y A GRANEL
AUTORIZADAS

"X" significa
NO AUTORIZADAS

Observaciones relacionadas con la información facilitada en el cuadro anterior, según proceda:

Nota: Las cargas a granel pueden enumerarse individualmente, en cuyo caso se indicarán el nombre y la clase.

ANEXO 14

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.1)

ENMIENDAS AL CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE LA SEGURIDAD DE LOS CONTENEDORES, 1972, RELATIVAS A LA CAPACIDAD PARA EXAMINAR CONTENEDORES

1 Alcance de la propuesta

Examinar y/o revisar, según sea necesario, disposiciones específicas del Convenio internacional sobre la seguridad de los contenedores, 1972 (Convenio CSC), en relación con:

- .1 Programa de exámenes periódicos (Convenio CSC, regla 2);
- .2 Programa de exámenes continuos (Convenio CSC, regla 2.3);
- .3 Recomendaciones relativas a la interpretación y aplicación uniformes del Convenio internacional sobre la seguridad de los contenedores, 1972, en su forma enmendada (CSC/Circ.100); y
- .4 todo documento de la OMI conexas, esto es, circulares.

2 Necesidad imperiosa

2.1 Desde un punto de vista práctico, la aplicación de las prescripciones actuales relativas a la conservación y el examen de los contenedores, que figuran en la regla 2 del Convenio CSC, da lugar a que el personal que interviene en la manipulación de los contenedores durante la carga y descarga de los buques esté más expuesto a lesiones graves como resultado de daños no detectados.

2.2 Según las investigaciones realizadas hasta la fecha, es posible que existan problemas relacionados con los programas de inspección mencionados en el Convenio CSC.

2.3 Asimismo, varias delegaciones han propuesto que sería útil normalizar, en cierta medida, el alcance y los principios de los programas de exámenes.

3 Análisis de las cuestiones pertinentes, teniendo en cuenta tanto los gastos que entraña para el sector del transporte marítimo como la carga legislativa y administrativa a escala mundial

No se prevé que entrañe ningún gasto para el sector del transporte marítimo. Está previsto que la carga administrativa para la Organización y los Estados Miembros será mínima.

4 Ventajas

El carácter ambiguo de las recomendaciones existentes ha dado lugar a prescripciones de mantenimiento y examen inadecuadas para algunos contenedores y, en varios casos, a situaciones de riesgo para el personal que interviene en la manipulación de contenedores. Es necesario elaborar orientaciones específicas para eliminar las ambigüedades de las prescripciones de mantenimiento y examen.

5 Orden de prioridad y plazo de ultimación previsto

Debería concederse una alta prioridad a esta cuestión, puesto que es motivo de constante preocupación. Se calcula que serán necesarios dos periodos de sesiones para ultimar este nuevo punto, que debería añadirse al programa de trabajo y al orden del día del DSC 13.

6 Descripción específica de las medidas necesarias

Será necesario elaborar prescripciones revisadas para los procedimientos de mantenimiento y examen a fin de actualizar la actual regla 2 del anexo 1 del Convenio internacional sobre la seguridad de los contenedores, 1972, y/o los 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, pero no son completas y se aplican de forma incoherente.
- .4 Se considera que las medidas propuestas se justifican por las ventajas que ofrecen.

8 Determinación del órgano auxiliar que es imprescindible para ultimar la labor

Debería encargarse exclusivamente de dicha labor el Subcomité de Transporte de Mercancías Peligrosas, Cargas Sólidas y Contenedores.
