



SUBCOMITÉ DE TRANSPORTE
DE MERCANCÍAS PELIGROSAS,
CARGAS SÓLIDAS Y CONTENEDORES
14º periodo de sesiones
Punto 22 del orden del día

DSC 14/22
7 diciembre 2009
Original: INGLÉS

INFORME PARA EL COMITÉ DE SEGURIDAD MARÍTIMA

Sección		Página
1	GENERALIDADES	4
2	DECISIONES DE OTROS ÓRGANOS DE LA OMI	6
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	6
	.1 armonización del Código IMDG con las Recomendaciones relativas al transporte de mercancías peligrosas, de las Naciones Unidas	
	.2 enmienda (35-10) al Código IMDG y a sus suplementos	
4	ENMIENDAS AL CÓDIGO IMSBC, INCLUIDA LA EVALUACIÓN DE LAS PROPIEDADES DE LAS CARGAS SÓLIDAS A GRANEL	16
5	ENMIENDAS AL CÓDIGO ESC Y RECOMENDACIONES CONEXAS	21
6	INFORMES Y ANÁLISIS DE SINIESTROS Y SUCESOS	25
7	EXAMEN DEL CÓDIGO BLU	27
8	EXAMEN DE LAS RECOMENDACIONES SOBRE LA UTILIZACIÓN SIN RIESGOS DE PLAGUICIDAS EN LOS BUQUES	29
9	ORIENTACIONES SOBRE LA INDUMENTARIA PROTECTORA	31
10	REVISIÓN DEL CÓDIGO DE PRÁCTICAS DE SEGURIDAD PARA BUQUES QUE TRANSPORTEN CUBERTADAS DE MADERA	32
11	ESTIBA DE MATERIAS QUE REACCIONAN CON EL AGUA	34
12	ENMIENDAS AL CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE LA SEGURIDAD DE LOS CONTENEDORES, 1972, Y CIRCULARES CONEXAS	35

Sección		Página
13	EXAMEN DE LAS DIRECTRICES SOBRE LA ARRUMAZÓN DE LAS UNIDADES DE TRANSPORTE	38
14	EXAMEN DE LAS PRESCRIPCIONES RELATIVAS A LA DOCUMENTACIÓN APLICABLES A LAS MERCANCÍAS PELIGROSAS EN BULTOS	40
15	ENMIENDAS AL ANEXO III DEL CONVENIO MARPOL	40
16	REVISIÓN DE LAS RECOMENDACIONES RELATIVAS A LA ENTRADA EN ESPACIOS CERRADOS A BORDO DE LOS BUQUES	43
17	EXAMEN DE LA EFICACIA DEL PROGRAMA DE INSPECCIÓN DE CONTENEDORES	46
18	INSTALACIÓN DE EQUIPO PARA LA DETECCIÓN DE OBJETOS CONTAMINADOS POR RADIOACTIVIDAD EN LOS PUERTOS	47
19	PROGRAMA DE TRABAJO Y ORDEN DEL DÍA DEL DSC 15	48
20	ELECCIÓN DE PRESIDENTE Y VICEPRESIDENTE PARA 2010	50
21	OTROS ASUNTOS	50
22	MEDIDAS CUYA ADOPCIÓN SE PIDE A LOS COMITÉS	52

LISTA DE ANEXOS**Sección**

- ANEXO 1 PROYECTO DE CIRCULAR MSC SOBRE LA INTERPRETACIÓN DE LAS PRESCRIPCIONES DE ESTIBA Y SEGREGACIÓN DEL CÓDIGO IMSBC APLICABLES A LAS BRIQUETAS DE LIGNITO Y AL CARBÓN EN RELACIÓN CON LAS "ZONAS CALIENTES"
- ANEXO 2 PROYECTO DE CIRCULAR MSC SOBRE ENMIENDAS AL CÓDIGO DE PRÁCTICAS DE SEGURIDAD PARA LA ESTIBA Y SUJECCIÓN DE LA CARGA (CÓDIGO ESC)
- ANEXO 3 PROYECTO DE CIRCULAR MSC SOBRE DIRECTRICES REVISADAS PARA LA ELABORACIÓN DEL MANUAL DE SUJECCIÓN DE LA CARGA
- ANEXO 4 PROYECTO DE CIRCULAR MSC SOBRE ENMIENDAS A LOS FACTORES QUE HAN DE TENERSE EN CUENTA AL EXAMINAR LA ESTIBA Y LA SUJECCIÓN SEGURAS DE UNIDADES DE CARGA Y DE VEHICULOS EN LOS BUQUES (RESOLUCIÓN A.533(13))
- ANEXO 5 PROYECTO DE CIRCULAR MSC SOBRE ENMIENDAS A LAS DIRECTRICES SOBRE MEDIOS DE SUJECCIÓN PARA EL TRANSPORTE DE VEHÍCULOS DE CARRETERA EN BUQUES DE TRANSBORDO RODADO (RESOLUCIÓN A.581(14))
- ANEXO 6 PROYECTO DE RESOLUCIÓN MSC SOBRE ADOPCIÓN DE ENMIENDAS AL CÓDIGO DE PRÁCTICAS PARA LA SEGURIDAD DE LAS OPERACIONES DE CARGA Y DESCARGA DE GRANELEROS (CÓDIGO BLU)
- ANEXO 7 PROYECTO DE CIRCULAR MSC SOBRE ENMIENDAS AL MANUAL DE EMBARQUE Y DESEMBARQUE DE CARGAS SÓLIDAS A GRANEL PARA REPRESENTANTES DE TERMINALES
- ANEXO 8 PROYECTO DE CIRCULAR MSC SOBRE CONSIDERACIONES ADICIONALES PARA LA SEGURIDAD DE LAS OPERACIONES DE CARGA DE GRANELEROS
- ANEXO 9 PROYECTO DE CIRCULAR MSC, RECOMENDACIONES SOBRE LA UTILIZACIÓN SIN RIESGOS DE PLAGUICIDAS EN LOS BUQUES
- ANEXO 10 PROYECTO DE CIRCULAR CSC, RECOMENDACIONES REVISADAS RELATIVAS A LA INTERPRETACIÓN Y APLICACIÓN ARMONIZADAS DEL CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE LA SEGURIDAD DE LOS CONTENEDORES, 1972, ENMENDADO
- ANEXO 11 PROPUESTAS DE ENMIENDA A LOS ANEXOS DEL CONVENIO CSC
- ANEXO 12 PROPUESTA DE ENMIENDA A LA REGLA 4 DEL CAPÍTULO VII DEL CONVENIO SOLAS
- ANEXO 13 PROPUESTA DE ENMIENDAS AL ANEXO III DEL CONVENIO MARPOL
- ANEXO 14 PROPUESTA DE PROGRAMA DE TRABAJO REVISADO DEL SUBCOMITÉ Y ÓRDEN DEL DÍA PROVISIONAL DEL DSC 15
- ANEXO 15 SITUACIÓN DE LOS RESULTADOS PREVISTOS DE LA LABOR DEL SUBCOMITÉ RELACIONADOS CON EL PLAN DE ACCIÓN DE ALTO NIVEL DE LA ORGANIZACIÓN Y LAS PRIORIDADES PARA LOS BIENIOS 2008-2009 Y 2010-2011
- ANEXO 16 PROYECTO DE CIRCULAR MSC, INFORMACIÓN SOBRE LA REGLAMENTACIÓN LOCAL
- ANEXO 17 DECLARACIÓN DE LA DELEGACIÓN DE CHINA SOBRE LA CLASIFICACIÓN DE LAS BATERIAS DE NIQUEL-HIDRURO METÁLICO

1 GENERALIDADES

1.1 El Subcomité de Transporte de Mercancías Peligrosas, Cargas Sólidas y Contenedores celebró su 14º periodo de sesiones del 21 al 25 de septiembre de 2009 bajo la presidencia de la Sra. Olga P. Lefèvre (Francia). También estuvo presente el Vicepresidente, Sr. Arsenio A. Domínguez (Panamá).

1.2 Al periodo de sesiones asistieron delegaciones de los siguientes Estados Miembros:

ALEMANIA	ITALIA
ANTIGUA Y BARBUDA	JAPÓN
ARGENTINA	KENYA
AUSTRALIA	LETONIA
BAHAMAS	LIBERIA
BÉLGICA	MALASIA
BOLIVIA (ESTADO PLURINACIONAL DE)	MALTA
BRASIL	MÉXICO
CANADÁ	NIGERIA
COLOMBIA	NORUEGA
CÔTE D'IVOIRE	PAÍSES BAJOS
CUBA	PANAMÁ
CHILE	PERÚ
CHINA	POLONIA
CHIPRE	REINO UNIDO
DINAMARCA	REPÚBLICA ÁRABE SIRIA
ECUADOR	REPÚBLICA DE COREA
EGIPTO	REPÚBLICA POPULAR
ESPAÑA	DEMOCRÁTICA DE COREA
ESTADOS UNIDOS	SUDÁFRICA
ESTONIA	SUECIA
FEDERACIÓN DE RUSIA	SUIZA
FILIPINAS	TAILANDIA
FINLANDIA	TRINIDAD Y TABAGO
FRANCIA	TURQUÍA
GRECIA	TUVALU
INDONESIA	UCRANIA
IRÁN (REPÚBLICA ISLÁMICA DEL)	URUGUAY
ISLAS COOK	VANUATU
ISLAS MARSHALL	VENEZUELA (REPÚBLICA
ISRAEL	BOLIVARIANA DE)

así como el siguiente Miembro Asociado de la OMI:

HONG KONG (CHINA)

1.3 Al periodo de sesiones también asistieron representantes de los siguientes organismos especializados de las Naciones Unidas:

ORGANISMO INTERNACIONAL DE ENERGÍA ATÓMICA (OIEA)
ORGANIZACIÓN INTERNACIONAL DEL TRABAJO (OIT)

observadores de las siguientes organizaciones intergubernamentales:

COMISIÓN EUROPEA (CE)
FORO INTERNACIONAL DE INVESTIGADORES DE ACCIDENTES MARÍTIMOS
(MAIFF)

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)
FEDERACIÓN INTERNACIONAL DE LOS TRABAJADORES DEL TRANSPORTE
(ITF)
BIMCO
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE SOCIEDADES DE CLASIFICACIÓN (IACS)
ICHCA INTERNATIONAL (ICHCA)
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)
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE ARMADORES INDEPENDIENTES DE
PETROLEROS (INTERTANKO)
CONSEJO CONSULTIVO DE MERCANCÍAS PELIGROSAS (DGAC)
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE ARMADORES DE BUQUES DE CARGA
SECA (INTERCARGO)
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE CONTRATISTAS MARÍTIMOS (IMCA)
INSTITUTO MUNDIAL DEL TRANSPORTE NUCLEAR (WNTI)
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE TERMINALES DE GRANELES (IBTA)
ASOCIACIÓN PARA LA PROMOCIÓN DE LAS BRIQUETAS DE HIERRO
MOLDEADAS EN CALIENTE (HBIA)
ASOCIACIÓN DE ARMADORES DE BUQUES QUE TRANSPORTAN MATERIAS
POTENCIALMENTE PELIGROSAS (VOHMA)
INSTITUTO NÁUTICO

Discurso de apertura

1.4 El Director de la División de Seguridad Marítima, en nombre del Secretario General, dio la bienvenida a los participantes y pronunció el discurso de apertura, cuyo texto completo se reproduce en el documento DSC 14/INF.11.

Observaciones de la Presidenta

1.5 La Presidenta, tras expresar su agradecimiento al Director de la División de Seguridad Marítima, manifestó que las palabras de aliento del Secretario General, así como su asesoramiento y recomendaciones, recibirían la mayor consideración durante las deliberaciones del Subcomité.

Adopción del orden del día

1.6 El Subcomité adoptó el orden del día (DSC 14/1/Rev.1) y acordó que, en general, su labor se guiaría por las anotaciones al orden del día provisional (DSC 14/1/1 y DSC 14/1/1/Add.1). El orden del día adoptado y la lista de los documentos examinados en relación con cada uno de sus puntos figuran en el documento DSC 14/INF.12.

1.7 Las decisiones del Subcomité sobre el establecimiento de grupos de trabajo y de redacción se recogen 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, formuladas durante el MSC 85, el FAL 35, el COMSAR 13, el FP 53, el MSC 86, el C 102, el MEPC 59 y el NAV 55, según se informa en los documentos DSC 14/2 y DSC 14/2/1.

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 que existe 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 general, el informe del Grupo de supervisores técnicos y de redacción correspondiente a su 13º periodo de sesiones, que se celebró del 8 al 12 de junio de 2009, y adoptó decisiones sobre las medidas cuya adopción se le pedía (DSC 14/3, párrafo 7), según se indica a continuación.

Armonización de futuras versiones del Código IMDG

3.3 El Subcomité tomó nota de que el Grupo de supervisores técnicos y de redacción había observado, en su último periodo de sesiones, pequeñas discrepancias entre los textos de la versión publicada del Código IMDG y su versión electrónica, así como discrepancias con el texto que figura en el documento DSC 13/INF.3 (y sus adiciones).

3.4 A este respecto, la Secretaría propuso constituir un mecanismo para formular observaciones en un sitio en la Red a tal efecto, en el cual los usuarios puedan notificar los casos de discrepancias que hayan observado (DSC 14/3/14, párrafo 4). Esta opción ayudaría a la Secretaría a evitar discrepancias y a garantizar que en el futuro, las versiones del Código IMDG estén plenamente armonizadas.

3.5 El Subcomité decidió pedir a la Secretaría que adoptara nuevas medidas para garantizar la plena armonización de las futuras versiones del Código IMDG, esto es, los textos que figuran en los documentos de la OMI, en la publicación y en las versiones en CD-ROM y en Internet.

Texto refundido del Código IMDG

3.6 Tras tomar nota de que el texto del Código IMDG adoptado mediante la resolución MSC.122(75) se había enmendado en varias ocasiones, el Subcomité decidió que la Enmienda 36-12 debería constituir un texto refundido del Código IMDG que sustituya al Código adoptado mediante la resolución MSC.122(75), enmendada mediante las resoluciones MSC.157(78), MSC.205(81) y MSC.262(84).

3.7 El Subcomité también aprobó la opinión del Grupo de supervisores técnicos y de redacción de que las enmiendas al Código IMDG deberían presentarse en un texto refundido que sustituya al Código cada cuatro años, que reemplazaría a la versión anterior del Código incorporando las enmiendas preparadas a partir de las propuestas formuladas por los Estados Miembros, otros organismos de las Naciones Unidas y organizaciones que gozan de carácter consultivo, y basándose en las enmiendas a las Recomendaciones de las Naciones Unidas relativas al transporte de mercancías peligrosas. Dicha labor, entre otras cosas, serviría asimismo para armonizar los textos del Código que figuran en las diferentes versiones y en los distintos idiomas, teniendo en cuenta que el Código se traduce del inglés a lenguas diferentes del español y el francés, lo cual contribuye a un mejor entendimiento del Código a nivel internacional y al consiguiente cumplimiento de las disposiciones del mismo.

Fe de erratas y correcciones al Código IMDG (Enmienda 34-08)

3.8 El Subcomité tomó nota de que el Grupo había ultimado el proyecto de fe de erratas y correcciones al Código IMDG (Enmienda 34-08) (DSC 14/3, anexo 2).

3.9 A este respecto, el Subcomité examinó y aceptó, en principio, la propuesta formulada por el DGAC (documento DSC 14/3/4) sobre la revisión de la disposición especial 188 con objeto de eximir a las pilas botón de litio contenidas en equipos de la prescripción de marcar el bulto exterior, en consonancia con la decisión adoptada por el Subcomité de Expertos de las Naciones Unidas en su 36º periodo de sesiones.

3.10 Además, el Subcomité acordó incorporar la propuesta de los Estados Unidos formulada en el párrafo 6.5 del documento DSC 13/20, sobre la prohibición de estibar bajo cubierta las sustancias correspondientes al N° ONU 1913, N° ONU 1951, N° ONU 1963, N° ONU 1970, N° ONU 2087, N° ONU 2201 y N° ONU 2591, en la fe de erratas y correcciones a la Enmienda 34-08 del Código IMDG.

3.11 El Subcomité pidió al Grupo de supervisores técnicos y de redacción que ultimara el proyecto de fe de erratas y correcciones en inglés, teniendo en cuenta la decisión del Subcomité, y también pidió a la Secretaría que publicara el documento definitivo lo antes posible y, en cualquier caso, antes de que terminara el año en curso, dado que la Enmienda 34-10 adquiere carácter obligatorio el 1 de enero de 2010.

3.12 El Subcomité mostró su conformidad con la propuesta de Panamá de que se debería invitar al Comité a que estudiara el procedimiento de introducción de las correcciones de redacción y las enmiendas urgentes relacionadas con la seguridad en el Código IMDG, que en la actualidad consiste en publicar la fe de erratas y correcciones al Código, al no estar estrictamente en consonancia con los procedimientos habituales de la Organización. A juicio del Subcomité, las modificaciones anteriormente mencionadas se podrían introducir mediante una nota verbal distribuida por el Secretario General antes de la entrada en vigor, con carácter obligatorio, de la enmienda al Código, y pidió al Comité que refrendara su opinión.

Fe de erratas y correcciones a la versión francesa del Código IMDG (Enmienda 34-08)

3.13 El Subcomité examinó el documento DSC 14/3/7 (Secretaría), que contiene erratas y correcciones adicionales que afectan a la versión francesa del Código IMDG (Enmienda 34-08), las cuales se habían elaborado basándose en la fe de erratas y correcciones de las Recomendaciones de las Naciones Unidas. El Subcomité aceptó el proyecto adicional de las erratas y correcciones en francés y pidió a la Secretaría que lo ultimara con las delegaciones interesadas y que lo publicara antes de que terminara el año.

Clasificación de soluciones y mezclas

3.14 El Subcomité convino en que los nuevos párrafos 2.0.2.10 y 3.1.3.4 deberían añadirse a la Enmienda 35-10 y mostró su conformidad con las modificaciones efectuadas para confirmar que esas disposiciones se aplican únicamente a las soluciones y las mezclas que satisfagan los criterios de clasificación establecidos en el Código, y pidió a la Secretaría que informara en consecuencia al Subcomité de Expertos de las Naciones Unidas (DSC 14/3, párrafo 3.1.2).

Enmienda al Anexo III del Convenio MARPOL

3.15 El Subcomité refrendó las medidas adoptadas por el Grupo en el contexto de la ampliación del alcance del punto del programa de trabajo sobre Enmienda al Anexo III del Convenio MARPOL, teniendo en cuenta la secuencia de las actividades que podrían dar lugar a la incorporación de los criterios relativos al SGA y la revisión de la documentación sobre las disposiciones en el proyecto de enmienda 36-12 (DSC 14/3, párrafos 3.1.3, 3.1.4, 3.1.5 y 5.2, y anexos 3 y 4) y observó que el MEPC 59 ya había aceptado ampliar el alcance de este punto del orden del día.

Disposición especial 900

3.16 El Subcomité tomó nota de la opinión del Grupo sobre las disposiciones pertinentes establecidas en la disposición especial 900, en las que el uso de la expresión "el transporte de las sustancias está prohibido" refleja el propósito de manera adecuada y apropiada en el Código IMDG, e hizo suya la opinión del Grupo de invitar al Subcomité de Expertos de las Naciones Unidas a que se planteara armonizar el texto pertinente con el texto actual que figura en la disposición especial 900 (DSC 14/3, párrafo 3.1.11). El Subcomité pidió a la Secretaría que informara en consecuencia al Subcomité de Expertos de las Naciones Unidas.

Rotulación de las unidades de transporte

3.17 El Subcomité hizo suya la decisión del Grupo de incluir una disposición en el Código relativa a la rotulación de las unidades de transporte que contengan mercancías peligrosas en cantidades limitadas, utilizando la nueva marca de cantidad limitada en sus mayores dimensiones como marca de tales unidades de transporte, y pidió a la Secretaría que informara en consecuencia al Subcomité de Expertos de las Naciones Unidas (DSC 14/3, párrafo 3.1.13).

3.18 El Subcomité autorizó a la Secretaría a que informara a los órganos pertinentes de las Naciones Unidas sobre las cuestiones técnicas, según la petición del Grupo de supervisores técnicos y de redacción.

Propuestas de enmiendas de las Naciones Unidas relativas al N° ONU 1838

3.19 El Subcomité hizo suya la decisión del Grupo de incluir en el Código las propuestas de enmiendas de las Naciones Unidas relativas al N° ONU 1838 (tetracloruro de titanio) y observó que las disposiciones de la Enmienda 35-10 se pueden aplicar con carácter voluntario a partir del 1 de enero de 2011, en espera de su entrada en vigor oficial el 1 de enero de 2012.

Texto utilizado en las disposiciones relativas a las flechas de orientación

3.20 El Subcomité refrendó las opiniones del Grupo de que convendría mejorar la redacción de las disposiciones relativas a las flechas de orientación que figuran en 5.2.1.7.1 a) y e) y pidió a la Secretaría que facilitara el texto, acordado por el Grupo de supervisores técnicos y de redacción, al Subcomité de Expertos de las Naciones Unidas para la adopción de las medidas adecuadas (DSC 14/3, párrafo 3.1.15).

Enmienda a la nueva TP 37

3.21 El Subcomité refrendó la petición del Grupo de informar al Subcomité de Expertos de las Naciones Unidas sobre la enmienda a la nueva disposición 37 sobre cisternas portátiles, con objeto de facilitar su comprensión (DSC 14/3, párrafo 3.1.16) y pidió a la Secretaría que informara en consecuencia a dicho Subcomité de Expertos.

Enmiendas a la disposición establecida en 5.4.1.1.2 sobre la utilización de documentos impresos

3.22 Tras tomar nota de que las disposiciones actuales del Código establecen una medida determinada, aunque la responsabilidad de llevar a cabo dicha medida no se asigna específicamente a ninguna persona en particular, y en caso de que el Grupo de supervisores técnicos y de redacción decidiera preparar enmiendas relativas a la asignación de responsabilidades, el Subcomité estimó que se debería mejorar la definición existente de "expedidor/consignador" y facilitar una explicación de la expresión "transportista inicial" en el contexto del transporte marítimo. Habida cuenta de lo antedicho, el Subcomité decidió suprimir 5.4.1.1.2 en el anexo 6 del documento DSC 14/3.

Documentación exigida a bordo

3.23 El Subcomité tomó nota de que podría ser conveniente mejorar las disposiciones establecidas en 5.4.3 y 5.4.4 sobre la documentación exigida a bordo y otra información y documentación necesarias, dado que esas disposiciones resultan difíciles de cumplir en el caso de ciertas mercancías peligrosas, como por ejemplo los bultos exceptuados de la Clase 7 y las unidades de transporte fumigadas, ya que la información facilitada al transportista no le permitirá cumplir lo dispuesto en 5.4.3.

3.24 A este respecto, el Subcomité decidió que es necesario examinar las disposiciones establecidas en 5.4.3 y 5.4.4 sobre la documentación exigida a bordo y otra información y documentación necesarias (DSC 14/3, párrafo 3.1.19) y encargó al Grupo de supervisores técnicos y de redacción que examinara la cuestión e informara al respecto al DSC 15.

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

3.25 El Subcomité tomó nota de que la inclusión de las disposiciones relativas a las unidades de transporte fumigadas en el nuevo capítulo 5.5 (Disposiciones especiales) y la revisión de la circular MSC.1/Circ.1265 se habían tratado al examinar el punto 8 del orden del día.

Caracteres del nombre de expedición que figura en las unidades de transporte

3.26 El Subcomité recordó que en su 13^o periodo de sesiones había pedido al Grupo que examinara una prescripción relativa a la altura mínima de los caracteres del nombre de expedición que figura en las unidades de transporte (DSC 13/3/7). A este respecto, el Subcomité hizo suya la opinión del Grupo de que no es necesario especificar la anchura de los caracteres del nombre de expedición, al no requerirse para el número ONU (DSC 14/3, párrafo 3.2.2).

Disposición especial 106 de las Recomendaciones de las Naciones Unidas

3.27 El Subcomité se mostró conforme con la opinión del Grupo sobre la necesidad de que el Subcomité de Expertos de las Naciones Unidas revise la disposición especial 106 de las Recomendaciones de las Naciones Unidas, como consecuencia de reglamentar el transporte marítimo de las sustancias correspondientes a los N^{os} ONU 3166 y 3171 (DSC 14/3, párrafo 3.2.3). A este respecto, el Subcomité pidió a la Secretaría que informara al Subcomité de Expertos de las Naciones Unidas de que a raíz de la decisión del DSC 13 de reglamentar el transporte de los N^{os} ONU 3166 y 3171, es necesario examinar la disposición especial 106 de las Recomendaciones de las Naciones Unidas.

Enmienda al capítulo II-2 del Convenio SOLAS

3.28 El Subcomité hizo suya la decisión del Grupo de no enmendar el capítulo II-2 del Convenio SOLAS en relación con el establecimiento de prescripciones mínimas de seguridad sobre el proyecto, la instalación y la utilización de dispositivos de seguridad, balizas u otro equipo de vigilancia y seguimiento que puedan tener una fuente de energía activa al instalarse en unidades de transporte que se utilizarán para el transporte de mercancías peligrosas, dado que no incumbe a la Administración aprobar el tipo de proyecto, sino que la responsabilidad recae sobre el fabricante de dicho equipo (DSC 14/3, párrafo 3.2.4).

Rotulación de los semirremolques y los remolques completos

3.29 El Subcomité tomó nota de la petición del Grupo de invitar a las delegaciones interesadas a que presenten propuestas sobre las diferencias en las prescripciones relativas a la rotulación de los semirremolques y los remolques completos, según figura en 5.3.1.1.4.1, con objeto de facilitar el examen de las discrepancias (DSC 14/3, párrafos 3.3.4 y 3.3.5 y anexo 5) en su próximo periodo de sesiones y observó que esta cuestión se había tratado al examinar el punto 13 del orden del día.

Enmiendas a las Directrices OMI/OIT/CEPE-Naciones Unidas sobre la arrumazón de las unidades de transporte

3.30 El Subcomité refrendó la opinión del Grupo de que no es necesario disponer de un punto por separado en el programa de trabajo del Subcomité que trate de las enmiendas a las Directrices OMI/OIT/CEPE-Naciones Unidas sobre la arrumazón de las unidades de transporte, dado que dicha labor se podría examinar al tratar el actual punto 3.2 del programa de trabajo sobre la Enmienda 35-10 al Código IMDG y a sus suplementos (DSC 14/3, párrafo 4.1).

3.31 El Subcomité tomó nota de que por falta de tiempo, el Grupo aplazó hasta su 14^o periodo de sesiones el examen de las enmiendas a las Directrices OMI/OIT/CEPE-Naciones Unidas sobre la arrumazón de las unidades de transporte (véase asimismo el punto 13 del orden del día).

Enmiendas a los Procedimientos revisados de intervención de emergencia para buques que transporten mercancías peligrosas

3.32 El Subcomité tomó nota de que habida cuenta de las nuevas entradas de las Naciones Unidas que figuran en la Lista de mercancías peligrosas, el Grupo había preparado modificaciones a la columna 15 de dicha lista por lo que respecta a las FEm.

3.33 El Subcomité tomó nota de que de acuerdo con la petición del Grupo, la Secretaría había preparado un proyecto de circular MSC revisada sobre los Procedimientos revisados de intervención de emergencia para buques que transporten mercancías peligrosas (DSC 14/WP.3), lo aceptó en principio y encargó al Grupo de supervisores técnicos y de redacción que lo ultimara para someterlo a la aprobación del MSC 87 (DSC 14/3, párrafo 4.2).

Prescripciones relativas al transporte de antídotos

3.34 El Subcomité tomó nota de la opinión del Grupo y examinó la cuestión relativa a la reducción de las prescripciones aplicables al transporte de antídotos, según la última revisión de la guía en 1998 y su impacto en la tripulación a bordo de ciertos buques (DSC 14/3/3, párrafo 4.3).

3.35 A este respecto, el Subcomité examinó el documento DSC 14/3/3 (INTERTANKO), que contiene una propuesta para examinar las prescripciones aplicables al transporte de nitrato de amilo y, en el marco de las próximas revisiones de la Guía de primeros auxilios (GPA), para incluir el transporte de ampollas de nitrato de amilo a bordo. El Subcomité invitó a INTERTANKO y a las delegaciones interesadas a que prepararan un proyecto de enmiendas a la circular MSC/Circ.857, acordó que se necesita más información para poder adoptar una decisión en firme acerca de la propuesta e invitó a los Estados Miembros y a las organizaciones interesadas a que presentaran más información para examinarla en el DSC 15.

Enmiendas a la regla VII/4 del Convenio SOLAS

3.36 El Subcomité recordó que esta cuestión se había examinado al tratar el punto 14 del orden del día.

Indicación de las enmiendas entre versiones del Código IMDG

3.37 El Subcomité examinó las observaciones formuladas por el Grupo acerca de las opciones para destacar las enmiendas entre las versiones del Código IMDG y la petición de investigar la forma más eficaz en función de los costos y más fácil de usar para facilitar dichas enmiendas a los usuarios del Código (DSC 14/3, párrafos 6.1 y 6.2).

3.38 El Subcomité también examinó la recomendación del Grupo en relación con la posibilidad de presentar el texto pertinente del Código en dos columnas, teniendo en cuenta que dicha presentación no facilitaría la consulta cuando los usuarios busquen la información en la versión en línea del Código (DSC 14/3, párrafo 6.3).

3.39 El Subcomité examinó además el documento DSC 14/3/14 (Secretaría) sobre las opciones para destacar las enmiendas al Código IMDG y los posibles formatos de dicha publicación.

3.40 El Subcomité mostró su conformidad con la propuesta de la Secretaría formulada en los párrafos 2 y 3.1 del documento DSC 14/3/14 sobre las opciones para destacar las enmiendas al Código IMDG y poner las enmiendas a disposición de los usuarios. No obstante, el Subcomité no respaldó la propuesta de publicar el Código en un formato de dos columnas, basándose en la experiencia adquirida con publicaciones análogas.

Nº ONU 2687 asignado al explosivo insensibilizado N.E.P.

3.41 El Subcomité refrendó la decisión del Grupo de suprimir la entrada correspondiente al Nº ONU 2687 asignada al explosivo insensibilizado N.E.P.

Entradas genéricas o no especificadas en otra parte (N.E.P.)

3.42 El Subcomité mostró su conformidad con la opinión del Grupo acerca de la necesidad de insertar "o 318" en la primera frase de 3.1.2.8.1 después de "disposición especial 274".

Asignación de PP 31 en el contexto de los embalajes/envases combinados

3.43 El Subcomité refrendó la opinión del Grupo sobre la interpretación de la disposición relativa a la asignación de PP 31 en el contexto de los embalajes/envases combinados, lo que significa que el embalaje/envase interior deberá estar herméticamente cerrado (DSC 14/3, párrafo 6.5).

Sustancias sujetas a la disposición especial 900

3.44 El Subcomité examinó la cuestión relativa a las sustancias sujetas a la disposición especial 900, cuyo transporte marítimo está prohibido, que figuran en el capítulo 3.3 del Código IMDG (Enmienda 34-08), tomó nota de que podría ser necesario mejorar las disposiciones que prohíben el transporte de ciertas sustancias por mar para que sean más claras y fáciles de utilizar (DSC 14/3, párrafo 6.7 y anexo 8) y decidió remitir la cuestión al E&T 14 para que examine en consecuencia la lista de las sustancias sujetas a la disposición especial 900 (anexo 8) y la preparación del proyecto de enmiendas en el DSC 15.

Transporte de explosivos según los capítulos 7.1, 7.2 y 7.4 del Código IMDG

3.45 El Subcomité mostró su conformidad con las observaciones del Grupo sobre las consultas con expertos en explosivos y con las observaciones sobre las disposiciones aplicables al transporte de explosivos establecidas en los capítulos 7.1, 7.2 y 7.4 del Código IMDG (DSC 14/3, párrafo 6.9 y anexo 9) e invitó a los Gobiernos Miembros y a las organizaciones a que enviasen expertos para que participaran en las deliberaciones sobre la Clase 1 en el contexto de la revisión de los capítulos 7.1, 7.2 y 7.4 efectuada por el Grupo de trabajo por correspondencia.

Informe del Grupo de trabajo por correspondencia

3.46 El Subcomité recordó que en su 13º periodo de sesiones había constituido un grupo de trabajo por correspondencia sobre la revisión de los capítulos 7.1, 7.2 y 7.4 y examinó el documento DSC 14/3/10 (Reino Unido) sobre el progreso realizado al respecto.

Constitución del Grupo de trabajo por correspondencia

3.47 El Subcomité volvió a constituir el Grupo de trabajo por correspondencia bajo la coordinación del Reino Unido* y le encargó que, teniendo en cuenta las observaciones formuladas y las decisiones adoptadas en el Pleno:

- .1 utilizando el documento DSC 13/INF.4 como punto de partida y teniendo en cuenta los principios generales esbozados en el párrafo 7 del documento DSC 13/3/6 y el asesoramiento brindado por los expertos en la Clase 1 y la Clase 7 acerca de las prescripciones específicas relativas a la estiba y segregación aplicables a esas clases, elaborara un proyecto de texto revisado de las disposiciones relativas a estiba y segregación de los capítulos 7.1 y 7.2 del Código IMDG;
- .2 preparara las correspondientes enmiendas al Código IMDG (Enmienda 35-10), según proceda; y
- .3 presentara un informe por escrito al DSC 15.

3.48 El Subcomité invitó a las delegaciones interesadas a que participaran de manera activa en la labor del Grupo, teniendo en cuenta las recomendaciones del Grupo de supervisores técnicos y de redacción y los problemas señalados en el anexo 9 del documento DSC 14/3.

EXAMEN DE CUESTIONES RELACIONADAS CON LA ENMIENDA 35-10 AL CÓDIGO IMDG

Subcomité de expertos en transporte de mercaderías peligrosas

3.49 El Subcomité examinó el documento DSC 14/3/1 (Secretaría), en el que se facilita información sobre los resultados del 35º periodo de sesiones del Subcomité de expertos en transporte de mercaderías peligrosas, del Consejo Económico y Social (ECOSOC), que se reunió del 22 al 26 de junio de 2009.

3.50 En el contexto del transporte de fluidos refrigerantes y unidades de acondicionamiento, se invitó al Subcomité a que tomara nota de los debates que se están celebrando, y a las delegaciones interesadas a que formularan observaciones a Alemania.

3.51 El Subcomité mostró su conformidad con la propuesta de que los nombres y las direcciones del consignador y del consignatario se incluyan en la documentación relativa a los bultos exceptuados de material radiactivo y que esta disposición se incorpore en la Enmienda 35-10.

* Coordinador:

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

3.52 En relación con la cuestión de los criterios relativos a la regulación de la temperatura aplicables a los peróxidos orgánicos a raíz de la propuesta que presentó la República Islámica del Irán sobre un sistema alternativo para el sistema de lucha contra incendios en contenedores que transporten mercancías peligrosas, el Subcomité tomó nota de la información facilitada e invitó a las delegaciones interesadas en los resultados a que se pusieran en contacto con el CEFIC (DSC 14/3/1, párrafo 11).

Transporte de sustancias correspondientes al N° ONU 2211 y N° ONU 3314

3.53 El Subcomité examinó una propuesta de Alemania (DSC 14/3/2) sobre la asignación de la disposición especial 932 a los N°s ONU 2211 y 3314. Dicha disposición estipula que se requiere un certificado del fabricante o del expedidor en el que se declare que la remesa de que se trata ha estado almacenada bajo techo, pero expuesta al aire, durante no menos de tres días antes de la expedición, con el mismo tamaño en el que se la ha embalado o envasado. El Subcomité acordó que la propuesta era interesante, si bien se necesitaba más información para poder respaldarla, e invitó a los Estados Miembros y a las organizaciones a que se pusieran en contacto con Alemania y a que presentaran una propuesta revisada para examinarla en el DSC 15.

Prescripción relativa al marcado de vatio-hora en las baterías ión litio

3.54 El Subcomité examinó una propuesta presentada por el DGAC (DSC 14/3/5) sobre la enmienda del apartado .2 de la disposición especial 188, con objeto de sustituir la referencia a la fecha de "31 de diciembre de 2010" por ", salvo las fabricadas antes del 1 de enero de 2009".

3.55 A este respecto, el Subcomité examinó la información que figura en el párrafo 6 del documento DSC 14/3/1 (Secretaría), en el que se recoge la decisión del Subcomité de expertos en transporte de mercaderías peligrosas del ECOSOC sobre esta cuestión.

Transporte de baterías de níquel-hidruro metálico

3.56 El Subcomité examinó una propuesta formulada por Alemania, Francia y VOHMA (DSC 14/3/6) sobre el transporte de baterías de níquel-hidruro metálico y, tras tener en cuenta que los resultados de las deliberaciones del Subcomité de expertos en transporte de mercaderías peligrosas del ECOSOC sobre esta cuestión también se recogen en el documento DSC 14/3/1, mostró su conformidad con la propuesta para incluirla en la Enmienda 35-10, según se indica a continuación:

- .1 añadir la entrada correspondiente al N° ONU 3496 a la Lista de mercancías peligrosas y al Índice;
- .2 asignar la disposición especial 117 en la columna 6, "0" en la columna 7a y "E0" en la columna 7b de la Lista de mercancías peligrosas;
- .3 asignar la categoría de estiba A y la prescripción de estiba "a distancia de todas las fuentes de calor" (columna 16) y elaborar el texto correspondiente para la columna 17; y
- .4 asignar una nueva disposición especial en la que figuren las prescripciones de la disposición especial 304 recogidas en la 16ª edición revisada de la Reglamentación modelo de las Naciones Unidas y en la que se especifiquen

las prescripciones relativas a la documentación, según se indica a continuación: la disposición especial debería contener las siguientes prescripciones:

Esta entrada se aplica a las baterías de níquel-hidruro metálico, salvo las pilas botón o cuando estén embaladas con un equipo o instaladas en éste. Estarán embaladas con seguridad y protegidas contra los cortocircuitos. No estarán sujetas a otras disposiciones del presente código, excepto las establecidas en 5.4.1, 5.4.3 y las disposiciones relativas a estiba; estas disposiciones no se aplican si en una unidad de transporte se lleva menos de 100 kg de masa bruta de baterías de níquel-hidruro metálico.

Declaración de China

3.57 A este respecto, el Subcomité tomó nota de una declaración formulada por la delegación de China, que figura en el anexo 17.

Construcción de contenedores utilizados como contenedores para graneles

3.58 El Subcomité examinó una propuesta formulada por la ICS (DSC 14/3/8) sobre la enmienda de la disposición establecida en 6.9.3.1.2 con objeto de facilitar el transporte de mercancías peligrosas en unidades de 20 pies sin refuerzos adicionales, garantizando al mismo tiempo una resistencia análoga en el caso de las unidades que no presenten la misma resistencia intrínseca.

3.59 A juicio del Subcomité, la aprobación de dicha propuesta podría reducir el nivel de seguridad del transporte de mercancías peligrosas en contenedores para graneles, dado que la responsabilidad de garantizar que los contenedores presenten la resistencia adecuada recaería sobre el fabricante, y de momento no se disponía de orientaciones conexas. Por tanto, el Subcomité no pudo respaldar la propuesta.

Estiba de mercancías de la Clase 5.2

3.60 El Subcomité examinó una propuesta formulada por el CEFIC (DSC 14/3/9) sobre la enmienda de la disposición establecida en 7.1.12.5 con objeto de permitir la "inundación del contenedor con agua" como posible medida de emergencia recomendada por el sector a los transportistas y se mostró conforme, en principio, con la propuesta.

Exenciones relativas al transporte de las sustancias correspondientes a los N^{os} ONU 1499, 1486 y 1498

3.61 El Subcomité examinó las propuestas formuladas por Chile (DSC 14/3/11, DSC 14/3/12 y DSC 14/3/13) sobre exenciones relativas al transporte de sustancias correspondientes a los N^{os} ONU 1499, 1486 y 1498, cuando a esas sustancias se les haya dado una forma específica (por ejemplo, perlas).

3.62 Tras deliberar exhaustivamente sobre la propuesta, el Subcomité acordó asignar la disposición especial 9XX al N^o ONU 1499, al N^o ONU 1486 y al N^o ONU 1489, según se propone en los documentos mencionados en 3.61 *supra*, y además, decidió que la exención debería limitarse a la forma y el tamaño de los productos sometidos a prueba. Asimismo, el Subcomité pidió a la Secretaría que remitiera la información facilitada por Chile al Subcomité de Expertos de las Naciones Unidas para la adopción de las medidas apropiadas, y que en consecuencia informara a la Organización acerca de los resultados del Subcomité de Expertos mencionado.

Prescripciones sobre rotulación aplicables a los contenedores fumigados

3.63 El Subcomité examinó una propuesta formulada por la ICS (DSC 14/3/15) para modificar el nuevo capítulo 5.5 del Código IMDG sobre las prescripciones de rotulación para los contenedores fumigados, y tomó nota de que la propuesta pertenecía al ámbito del transporte multimodal.

3.64 El Subcomité reconoció los peligros que entraña el transporte de unidades fumigadas y manifestó la opinión de que la asignación de la Clase 9 a dichas unidades daría lugar a confusión, ya que ello implicaría que las unidades están cargadas con mercancías peligrosas pertenecientes a la Clase 9. Tras reconocer la importancia que reviste la cuestión, el Subcomité invitó a los Estados Miembros y a las organizaciones interesadas a presentar propuestas para que se examinen en el DSC 15.

PROYECTO DE ENMIENDA 35-10 AL CÓDIGO IMDG

3.65 Basándose en el anexo 6 del documento DSC 14/3, el Subcomité aceptó la Enmienda 35-10 al Código IMDG y autorizó al Grupo de supervisores técnicos y de redacción a que ultimara todos los textos acordados y preparara un texto definitivo del proyecto de enmienda 35-10 al Código IMDG, teniendo en cuenta las propuestas acordadas en principio, las decisiones pertinentes del MSC y el MEPC y las observaciones formuladas en el Pleno. El Subcomité pidió al Secretario General que distribuyera dichos textos de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII del Convenio SOLAS, para su examen y ulterior adopción por el MSC 87.

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

GENERALIDADES

4.1 El Subcomité recordó que el MSC 85 había adoptado el Código IMSBC mediante la resolución MSC.268(85), así como las enmiendas conexas al Convenio SOLAS mediante la resolución MSC.269(85).

4.2 El Subcomité también recordó que en su 86º periodo de sesiones, el Comité había aprobado el procedimiento para la adopción de las futuras enmiendas al Código IMSBC, según la propuesta del Subcomité (MSC 86/26, párrafo 7.2), y tomó nota de que, de acuerdo con ese procedimiento, la próxima enmienda al Código IMSBC debería finalizarse en el DSC 15 y presentarse al Comité en su periodo de sesiones de mayo de 2011 con miras a su adopción. La nueva enmienda debería entrar en vigor el 1 de enero de 2012, de forma voluntaria, y a partir del 1 de enero de 2013 con carácter obligatorio.

4.3 Tras estudiar de nuevo los documentos presentados, el Subcomité tomó nota de que fundamentalmente deberán examinarse cinco cuestiones, a saber:

- .1 las enmiendas al Código IMSBC;
- .2 el informe sobre los datos, la información y las experiencias con respecto al HRD (finos) con contenido de humedad elevado (hasta un 12 %);
- .3 las interpretaciones de las prescripciones de estiba y segregación aplicables al carbón y a las briquetas de lignito;

- .4 el examen de las listas de cargas sólidas a granel que pueden estar exentas de utilizar un sistema fijo de extinción de incendios por gas, o para las cuales dicho sistema es ineficaz (MSC/Circ.1146); y
- .5 las disposiciones sobre reconocimientos y certificación establecidas en el Código IMSBC.

ENMIENDAS AL CÓDIGO IMSBC

4.4 El Subcomité examinó los documentos DSC 14/4/1 (Federación de Rusia), sobre las inexactitudes en el Código IMSBC; DSC 14/4/2 (Suecia), sobre el transporte de pellets de madera; DSC 14/4/3 (Finlandia), sobre el transporte a granel de sulfato ferroso monohidratado; DSC 14/4/4 (Suecia), sobre los pellets de madera; DSC 14/4/5 (Brasil y los Estados Unidos), sobre los pellets de pulpa de cítricos; DSC 14/4/7 (CEFIC), sobre los abonos a base de nitrato amónico, N° ONU 2071; DSC 14/4/8 (CEFIC), sobre los abonos a base de nitrato amónico, N° ONU 2067; DSC 14/4/9 (CEFIC), sobre los abonos a base de nitrato amónico (no entrañan riesgos) y DSC 14/4/10 (CEFIC), sobre el nitrato amónico (N° ONU 1942), y tomó las decisiones que se indican en los párrafos siguientes.

Inexactitudes en el Código IMSBC

4.5 Tras examinar el documento DSC 14/4/1 (Federación de Rusia), sobre las inexactitudes en el Código IMSBC, el Subcomité tomó nota de que las inquietudes planteadas por la delegación de la Federación de Rusia ya se han tenido en cuenta en el texto auténtico del Código IMSBC.

Transporte de madera y de madera para pasta papelera

4.6 El Subcomité examinó la propuesta de Suecia (DSC 14/4/2) de añadir una nueva ficha sobre la madera y la madera para pasta papelera en el Código IMSBC, puesto que pueden agotar el oxígeno e incrementar el dióxido de carbono en los espacios de carga. En este contexto, el Subcomité, tras recordar que en el DSC 13 había examinado los documentos DSC 13/4/3, DSC 13/INF.6 y DSC 13/INF.7 sobre los problemas causados por los pellets de madera y otros productos derivados de la madera y había llegado a la conclusión de que la propuesta de Suecia estaba justificada y debería volverse a examinar para revisar las recomendaciones sobre el acceso a espacios cerrados a bordo de los buques, acordó que era necesario examinar esta propuesta teniendo presente la definición de cargas sólidas a granel que se recoge en el capítulo VI del Convenio SOLAS y encargó al Grupo de trabajo que profundizara en el examen de este asunto y le asesorara oportunamente.

4.7 Al examinar esta propuesta, el Subcomité recordó una propuesta anterior de los Estados Unidos (DSC 11/4/7) sobre los criterios de clasificación de las materias potencialmente peligrosas sólo a granel (PPG), y tras tomar nota de la importancia de esta cuestión, instó a las delegaciones interesadas a que presentaran propuestas, con miras a su examen en futuros periodos de sesiones del Subcomité.

Transporte a granel de sulfato ferroso monohidratado granulado

4.8 Tras examinar la propuesta de Finlandia (DSC 14/4/3) de incluir una nueva entrada para el sulfato ferroso monohidratado granulado en el Grupo C del Código IMSBC, el Subcomité aceptó la propuesta en principio y encargó al Grupo de trabajo que finalizara la correspondiente ficha, prestando especial atención a los riesgos ambientales que entrañan dichas cargas y a su toxicidad aguda, con miras a incorporar la ficha en la próxima Enmienda (01-11) al Código IMSBC.

Pellets de pulpa de madera

4.9 Tras examinar la propuesta de Suecia (DSC 14/4/4) de suprimir la ficha correspondiente a los pellets de pulpa de madera en el Código IMSBC, puesto que los pellets de pulpa de madera no existen en la práctica y la ficha de los pellets de pulpa de madera podría confundirse fácilmente con la ficha de los pellets de madera, el Subcomité acordó suprimir esta ficha y encargó al Grupo de trabajo que preparara la correspondiente enmienda, con miras a incorporarla a la Enmienda 01-11 del Código IMSBC. Tras aceptar esta propuesta, el Subcomité acordó que, si en el futuro se identifica algún producto que tuviera que regirse por lo dispuesto en la ficha actual relativa a pellets de pulpa de madera, podría volverse a introducir una ficha correspondiente a dicho producto, de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 1.3.2 del Código. En este contexto, el Subcomité subrayó que, cuando se transporten cargas sólidas a granel que no estén enumeradas en el apéndice 1 del Código IMSBC, se tienen que aplicar las disposiciones de 1.3 de dicho Código.

Pellets de pulpa de cítricos

4.10 El Subcomité recordó que el DSC 13 había examinado una propuesta de los Estados Unidos (DSC 13/4/6) y había acordado en principio que los pellets de pulpa de cítricos podrían quedar exentos de las fichas del Código IMSBC correspondientes a la TORTA DE SEMILLAS b) N° ONU 1326, y la TORTA DE SEMILLAS, N° ONU 2217, siempre que se realizaran pruebas adicionales y se facilitara más información al Subcomité. Tras examinar la propuesta revisada presentada por el Brasil y los Estados Unidos (DSC 14/4/5), en la que se facilita información adicional sobre el transporte a granel de pellets de pulpa de cítricos, el Subcomité aceptó en principio el texto revisado propuesto y encargó al Grupo de trabajo que preparara las enmiendas correspondientes para incorporarlas a la Enmienda 01-11 del Código IMSBC. Además, el Subcomité encargó al Grupo de trabajo que, al preparar la correspondiente ficha, tuviera en cuenta entre otras cosas los aspectos relativos a los niveles especificados para el contenido de aceite y de humedad, y a la presencia de disolvente inflamable.

Abonos a base de nitrato amónico

4.11 Tras examinar las propuestas del CEFIC (DSC 14/4/7, DSC 14/4/8, DSC 14/4/9 y DSC 14/4/10), encaminadas a actualizar y mejorar el texto relativo a las distintas formas de abonos a base de nitrato amónico (N^{os} ONU 2071, 2067 y los que no entrañan riesgos) y del nitrato amónico (N° ONU 1942), el Subcomité observó que estas propuestas podrían mejorarse, especialmente en lo relativo a las disposiciones sobre la norma de clase A-60 y la necesidad de que la autoridad competente apruebe medios equivalentes, aceptó las propuestas en principio y encargó al Grupo de trabajo que preparara las correspondientes enmiendas para incorporarlas a la Enmienda 01-11 del Código IMSBC.

INFORME SOBRE LOS DATOS, LA INFORMACIÓN Y LAS EXPERIENCIAS CON RESPECTO AL HRD (FINOS) CON UN CONTENIDO DE HUMEDAD ELEVADO (HASTA UN 12 %)

4.12 El Subcomité recordó que, en el MSC 85, la delegación de la República Bolivariana de Venezuela había señalado a la atención del Comité las cuestiones relacionadas con el transporte de HRD (c) con un contenido de humedad elevado que puede alcanzar hasta el 12 %. Además, el Grupo de trabajo establecido en el DSC 13, tras observar que no se había facilitado información sobre el modo en que esta carga sumamente húmeda podría reaccionar en condiciones inertes, había acordado lo siguiente:

- .1 la República Bolivariana de Venezuela estudiaría los efectos del transporte de los finos ferrosos obtenidos por reducción directa (C) con un elevado contenido de humedad en condiciones inertes, y sería útil para las partes

interesadas que se publicara una circular DSC en la que se indiquen las condiciones específicas (particulares) necesarias para garantizar una ventilación mecánica sin riesgos; y

- .2 la República Bolivariana de Venezuela y Trinidad y Tabago coordinarían la información y los datos experimentales en un grupo de trabajo por correspondencia compuesto de voluntarios con miras a presentar al DSC 14 un documento que contuviera un proyecto de circular DSC basado en el documento DSC 12/4/1, presentado por la República Bolivariana de Venezuela, y de acuerdo con lo dispuesto en la sección 15 del Código IMSBC.

4.13 El Subcomité, tras tomar nota de las propuestas formuladas en los documentos DSC 14/4 (República Bolivariana de Venezuela y Trinidad y Tabago), DSC 14/INF.3 (República Bolivariana de Venezuela) y DSC 14/INF.6 (Trinidad y Tabago) relativas al HRD (finos), con un elevado contenido de humedad, de hasta el 12 %, asignado en la ficha actual correspondiente al HRD (finos) en el Código IMSBC, invitó a las delegaciones de la República Bolivariana de Venezuela y de Trinidad y Tabago, así como a otras delegaciones interesadas, a que tuvieran a bien presentar una nueva propuesta, bien en forma de proyecto de ficha y/o de circular, correspondiente al transporte de HRD (finos) con un contenido de humedad elevado, superior a un 0,3 % y de hasta un 12 %, para su examen por el Subcomité.

CIRCULAR MSC SOBRE LA INTERPRETACIÓN DE LAS PRESCRIPCIONES DE ESTIBA Y SEGREGACIÓN APLICABLES A LAS BRIQUETAS DE LIGNITO Y AL CARBÓN EN RELACIÓN CON LAS "ZONAS CALIENTES" EN EL CONTEXTO DEL CÓDIGO IMSBC

4.14 El Subcomité recordó que en el DSC 13, el Grupo de trabajo sobre Enmiendas al Código IMSBC no había podido examinar, por falta de tiempo, los documentos ni los aspectos relativos a la aclaración y/o definición de "zonas calientes y límites de temperatura"; por consiguiente, el Grupo de trabajo había propuesto que esas cuestiones fueran examinadas por un grupo de trabajo por correspondencia.

4.15 Además, el Subcomité recordó que al examinar el informe del Grupo de trabajo en el DSC 13, había tomado nota de que era necesario aclarar la definición de "zonas calientes" en la ficha correspondiente al carbón y los límites de temperatura en el contexto del Código IMSBC y había invitado a las delegaciones interesadas a que presentaran sus propuestas ante el DSC 14.

4.16 El Subcomité, tras examinar las propuestas formuladas por el Japón en los documentos DSC 14/4/6, DSC 14/INF.7 y DSC 14/INF.8 sobre la elaboración de una circular MSC para facilitar la interpretación de las prescripciones de estiba y segregación aplicables a las briquetas de lignito y al carbón en relación con las "zonas calientes" en el contexto del Código IMSBC, mostró su conformidad con las propuestas, en principio, y encargó al Grupo de trabajo que elaborase el correspondiente proyecto de circular MSC para someterlo al examen del Subcomité y a la aprobación del MSC 87, teniendo en cuenta, entre otras cosas, la necesidad de aclarar el significado de la expresión "temperatura media en el tiempo" en el proyecto de circular MSC (DSC 14/4/6, anexo, párrafo 2).

4.17 Al examinar el documento DSC 14/4/6, la delegación del Japón aclaró que la referencia al documento DSC 14/INF.8 en el párrafo 12 debería decir DSC 14/INF.7.

EXAMEN DE LAS LISTAS DE CARGAS SÓLIDAS A GRANEL RESPECTO DE LAS CUALES PODRÁ EXIMIRSE DEL USO DE UN SISTEMA FIJO DE EXTINCIÓN DE INCENDIOS POR GAS O PARA LAS CUALES NO ES EFICAZ UN SISTEMA FIJO DE EXTINCIÓN DE INCENDIOS POR GAS (MSC/CIRC.1146)

4.18 El Subcomité recordó que el DSC 13 había invitado al Comité a que conviniera en la necesidad de examinar las listas de cargas sólidas a granel respecto de las cuales podrá eximirse del uso de un sistema fijo de extinción de incendios por gas o para las cuales no es eficaz dicho sistema (MSC/Circ.1146) como consecuencia del Código IMSBC de obligado cumplimiento.

4.19 Tras recordar que el MSC 64 había decidido que era necesario facilitar a las Administraciones directrices relativas a las disposiciones establecidas en la regla II-2/10 del Convenio SOLAS por lo que respecta a las exenciones de las prescripciones aplicables a los sistemas de extinción de incendios y que posteriormente había aprobado la circular MSC/Circ.671, en la que se facilitan las listas de cargas sólidas a granel respecto de las cuales podrá eximirse del uso de un sistema fijo de extinción de incendios por gas o para las cuales no es eficaz un sistema fijo de extinción de incendios por gas, que posteriormente fue sustituida por la circular MSC/Circ.1146, el MSC 86, tomando nota del carácter obligatorio previsto del Código IMSBC, acordó que podría ser conveniente introducir mejoras en las listas mencionadas y encargó al Subcomité que examinara y que, cuando fuera necesario, enmendara la circular MSC/Circ.1146 en consecuencia.

4.20 Habida cuenta de la decisión antedicha del MSC 86 y tomando nota de que podría ser necesario armonizar determinados nombres que figuran en la circular con los que figuran en la versión reciente del Código IMDG, el Subcomité pidió a la Secretaría que examinara la circular MSC/Circ.1146 y que preparase enmiendas, según procediera, para examinarlas en el DSC 15, e invitó a las delegaciones interesadas a que presentaran propuestas a la Secretaría a efectos de refundición.

DISPOSICIONES SOBRE RECONOCIMIENTOS Y CERTIFICACIÓN ESTABLECIDAS EN EL CÓDIGO IMSBC

4.21 El Subcomité recordó que el DSC 13, tras observar que el proyecto de Código IMSBC no contenía disposiciones sobre reconocimientos y certificación, había decidido que se trataba de una cuestión importante que debía examinarse oportunamente y había invitado a las delegaciones interesadas a que presentaran propuestas pertinentes.

4.22 A este respecto, el Subcomité, tras tomar nota de las observaciones facilitadas por la IACS (DSC 14/4/11) sobre el establecimiento de un régimen común de reconocimientos y certificación y sobre la preparación de un proyecto de circular MSC, encargó al Grupo de trabajo que examinara la propuesta de la IACS con detenimiento, prestando especial atención a la necesidad de que exista armonización con las disposiciones establecidas en la regla II-2 del Convenio SOLAS y a la necesidad de indicar el equipo al que se aplicaría el régimen propuesto.

CONSTITUCIÓN DEL GRUPO DE TRABAJO

4.23 El Subcomité constituyó el Grupo de trabajo sobre Enmiendas al Código IMSBC, bajo la presidencia del Sr. J-D. Troyat (Francia), al que encargó que, teniendo en cuenta las decisiones pertinentes adoptadas y las observaciones formuladas en el Pleno:

- .1 preparase proyectos de enmiendas al Código IMSBC, teniendo en cuenta las propuestas que figuran en los documentos DSC 14/4/3, DSC 14/4/4, DSC 14/4/5, DSC 14/4/7, DSC 14/4/8, DSC 14/4/9 y DSC 14/4/10;

- .2 estudiara las cuestiones relativas a la inclusión de troncos en el Código IMSBC, teniendo en cuenta el documento DSC 14/4/2 y en el contexto de la definición de cargas sólidas a granel;
- .3 preparase un proyecto de circular MSC sobre la interpretación de las prescripciones de estiba y segregación aplicables a las briquetas de lignito y al carbón en relación con las "zonas calientes" en el Código IMSBC, teniendo en cuenta la propuesta formulada en los documentos DSC 14/4/6, DSC 14/INF.7 y DSC 14/INF.8;
- .4 examinase medidas para establecer un régimen común de reconocimientos y certificación para demostrar el cumplimiento del Código IMSBC teniendo en cuenta el documento DSC 14/4/11 y formulase recomendaciones para el Subcomité;
- .5 presentara un informe por escrito sobre el apartado .3 *supra* al Pleno el viernes 25 de septiembre de 2009; y
- .6 presentara un informe verbal sobre los puntos restantes al Pleno el viernes 25 de septiembre de 2009.

INFORME DEL GRUPO DE TRABAJO

4.24 Tras examinar el informe del Grupo de trabajo (DSC 14/WP.9), en el cual, atendiendo a las instrucciones impartidas por el Subcomité en el párrafo 4.23.3 *supra*, se facilita un proyecto de circular MSC sobre la Interpretación de las prescripciones de estiba y segregación del Código IMSBC aplicables a las briquetas de lignito y al carbón en relación con las "zonas calientes", el Subcomité aceptó dicho proyecto, tal como figura en el anexo 1, e invitó al MSC 87 a que lo examinara con miras a su aprobación.

4.25 El informe del Grupo de trabajo sobre el examen de las instrucciones restantes del Subcomité, impartidas en los párrafos 4.23.1, 4.23.2 y 4.23.4, está disponible con la signatura DSC 15/4, y se examinará en el DSC 15.

5 ENMIENDAS AL CÓDIGO ESC Y RECOMENDACIONES CONEXAS

5.1 El Subcomité recordó que, en el DSC 13, tras tomar nota de que la ultimación del proyecto de enmiendas al Código ESC dependía de la ultimación de la labor relativa a las Orientaciones sobre la provisión de condiciones de trabajo seguras para la sujeción de contenedores, que se trataba dentro del punto 8 del orden del día, había establecido un grupo de trabajo para ocuparse de las enmiendas al Código ESC y de los puntos 8 (Orientaciones sobre la provisión de condiciones de trabajo seguras para la sujeción de contenedores) y 12 (Modelo y procedimiento de aprobación del Manual de sujeción de la carga) del orden del día.

5.2 El Subcomité recordó asimismo que el DSC 13, tras examinar el informe del Grupo de trabajo y las cuestiones relativas a las dimensiones apropiadas del proyecto de los lugares de trinca, incluida la necesidad de realizar una evaluación formal de la seguridad a este respecto, la aplicación de algunas partes de las Directrices a buques nuevos y buques existentes, la necesidad de contar con una definición de "buque nuevo", etc., había acordado examinar estas cuestiones y otras conexas en el DSC 14, dentro del punto del orden del día titulado "Enmiendas al Código ESC y recomendaciones conexas" y ampliar hasta 2009 el plazo previsto para la ultimación del punto modificado del programa de trabajo.

5.3 El Subcomité recordó además que el MSC 86 había tomado nota de los avances en este contexto y había acordado ampliar hasta 2009 el plazo previsto para la ultimación del punto modificado del programa de trabajo.

5.4 El Subcomité, tras tomar nota de que se estaban examinando dos cuestiones dentro de este punto del orden del día, a saber, las Instrucciones unificadas para la arrumazón sin riesgos de las unidades de transporte y la sujeción de los contenedores, y las Orientaciones sobre la provisión de condiciones de trabajo seguras para la sujeción de contenedores en el Código ESC, las examinó tal como se indica en los párrafos siguientes.

Instrucciones unificadas para la arrumazón sin riesgos de las unidades de transporte

5.5 El Subcomité examinó una propuesta de Suecia (DSC 14/5) sobre la introducción de referencias a las "Directrices OMI/OIT/CEPE-Naciones Unidas sobre la arrumazón de las unidades de transporte" y al Curso modelo 3.18 de la OMI en el párrafo 2.8.4 del Código de prácticas de seguridad para la estiba y sujeción de la carga, así como en la regla VI/5.2 del Convenio SOLAS, y tras señalar que las notas a pie de página del Convenio no forman parte de él, sino que se han introducido para facilitar las referencias, acordó mencionar los instrumentos que se indican *supra* en la versión publicada de la regla VI/5.2 del Convenio SOLAS.

5.6 En el transcurso de las deliberaciones, el Subcomité tomó nota de que la delegación de Alemania había observado que, en lo que respecta al riesgo de corrimiento de la carga en una unidad de transporte, el capitán del buque no participa en el embarque de la carga en la unidad de transporte y que, en el párrafo 2.8.4 de la resolución A.714(17), se indica de manera impropia que "antes de embarcar cualquier carga, unidad de transporte o vehículo, [...] el capitán debe cerciorarse de que [...] la carga que vaya dentro o sobre unidades de transporte o vehículos está, dentro de lo posible, estibada y sujeta correctamente a la unidad o el vehículo". Tras examinar la observación de Alemania, la mayoría de las delegaciones que se manifestaron sobre el particular no pudieron apoyar la propuesta de enmendar la resolución mencionada en la presente etapa.

Sujeción de contenedores y lugares de trinca en el contexto de un proyecto de nuevo anexo del Código ESC acerca de las Orientaciones sobre la provisión de condiciones de trabajo seguras para la sujeción de contenedores

5.7 El Subcomité recordó que en el DSC 13 había examinado el informe del Grupo de trabajo sobre las enmiendas al Código ESC (DSC 13/WP.2) y que las decisiones sobre las medidas solicitadas al Subcomité en los párrafos 22.2 a 22.9 seguían estando pendientes. El Subcomité examinó las propuestas formuladas por:

- .1 la OIT (DSC 14/5/1), en el que se recogen observaciones sobre las vías de acceso y los espacios de trabajo para la colocación y remoción del equipo de trinca en los buques portacontenedores y sobre las dimensiones especificadas en el párrafo 7.8.2.3 de la publicación "Seguridad y salud en los puertos" de la OIT;
- .2 los Estados Unidos (DSC 14/5/2), en el que se propone una solución alternativa para la especificación de las dimensiones mínimas de los lugares de trinca y los puentes de trinca permanentes;
- .3 ICHCA (DSC 14/5/3), en el que se formulan observaciones sobre las medidas que se indican en los párrafos 22.2 a 22.9 del documento DSC 13/WP.2;

- .4 ICHCA (DSC 14/INF.10), en el que figura un informe sobre los estudios de los riesgos durante la trinca de contenedores en las cubiertas de los buques portacontenedores,

y adoptó las decisiones que figuran en los párrafos siguientes, utilizando el documento DSC 13/WP.2 como documento de referencia.

Dimensiones de proyecto de los lugares de trinca

5.8 El Subcomité tenía opiniones diversas sobre la cuestión de facilitar las anchuras de los lugares de trinca y los puentes de trinca permanentes señaladas en los párrafos 6.2.2.2 y 6.2.2.3 del anexo 1 del documento DSC 13/WP.2. Algunas delegaciones que se pronunciaron sobre esta cuestión opinaron que, debido a los costos exorbitantes que entrañaría la adaptación, no era prudente aplicar estas disposiciones a los buques existentes, sobre todo en el clima económico y financiero predominante en el ámbito mundial, mientras que otras delegaciones opinaron que un aumento de las anchuras de los lugares de trinca y los puentes de trinca permanentes brindaría condiciones de trabajo más seguras a los encargados de la sujeción de los contenedores a bordo de buques portacontenedores. En el debate posterior, el Subcomité confirmó que los buques existentes no estarían sujetos al cumplimiento de las disposiciones de los anexos 1, 2 y 3 del documento DSC 13/WP.2 relacionadas con la introducción de adaptaciones estructurales en buques portacontenedores, y acordó que cualquier norma que se adopte en relación con la anchura de las vías de acceso y los espacios de trabajo para la colocación y remoción del equipo de trinca en buques portacontenedores, no fuese inferior a las normas correspondientes de la OIT señaladas en el párrafo 7.8.2.3 del Código de prácticas de la OIT. A la luz de las decisiones anteriormente mencionadas, el Subcomité aceptó las siguientes modificaciones del texto de los párrafos 6.2.2.2 y 6.2.2.3 del proyecto de nuevo anexo 14 del Código ESC:

"6.2.2.2 La anchura de los lugares de trinca debería ser, preferiblemente, de 1 000 mm, pero no inferior a 750 mm.

6.2.2.3 La anchura de las plataformas de trinca permanentes debería ser:

- .1 750 mm entre las barandas de las vallas; y"

5.9 El Subcomité tomó nota de las opiniones de la delegación de la IACS según las cuales, si bien dicha Asociación no pretendía formular observaciones sobre las dimensiones específicas de los espacios de los contenedores, habida cuenta de que los Miembros de la IACS, como organizaciones reconocidas, participarán en la fase de proyecto o puede que tengan que comprobar si se cumplen las disposiciones, estimó que la implantación de las disposiciones de la OMI de manera global y coherente reviste importancia y, por consiguiente, convendría facilitar nuevas aclaraciones sobre la expresión "lugar de trinca" y, más exactamente, desde qué punto se medirán las dimensiones.

Aplicación del proyecto de nuevo anexo 14 a los buques portacontenedores nuevos

5.10 Tras reconocer que era necesario un periodo de gracia antes de que puedan aplicarse cambios estructurales, el Subcomité acordó invitar a los Gobiernos Miembros a poner las disposiciones del nuevo anexo 14 del Código ESC en conocimiento de los propietarios, armadores, capitanes y tripulaciones de buques y del resto de las partes interesadas y, en particular, a alentar a los propietarios de buques y los operadores de terminales a aplicar todas las disposiciones en lo que respecta a los buques portacontenedores cuya quilla haya sido colocada o cuya construcción se halle en una fase equivalente el 1 de enero de 2015 o posteriormente.

Aplicación del proyecto de nuevo anexo 14 a los buques portacontenedores existentes

5.11 Tras tomar nota de las opiniones del Grupo de trabajo constituido en el DSC 13 sobre la aplicación del nuevo anexo 14 a los buques existentes, y, en particular, de la recomendación del Grupo de alentar a los propietarios de buques y los operadores de terminales a aplicar las orientaciones recogidas en las secciones 6 (proyecto) y 7.2 (procedimientos operacionales) del proyecto de nuevo anexo 14 del Código a los buques existentes en la mayor medida posible, el Subcomité se mostró de acuerdo con la aplicación de las enmiendas tal como se señala en los párrafos 2.2 y 2.3 revisados del proyecto de circular MSC sobre las Enmiendas al Código de prácticas de seguridad para la estiba y sujeción de la carga (Código ESC).

Enmiendas al Código ESC y proyecto de circular MSC correspondiente

5.12 El Subcomité aprobó el proyecto de enmienda al Código de prácticas de seguridad para la estiba y sujeción de la carga (Código ESC) y el correspondiente proyecto de circular MSC, que figuran en el anexo 2, con miras a someterlos a la aprobación del MSC 87.

Directrices para la preparación del Manual de sujeción de la carga y proyecto de circular MSC correspondiente

5.13 Tras examinar la recomendación del Grupo de conceder un periodo de gracia de un año después de la fecha de aprobación del proyecto de directrices revisadas para la elaboración del Manual de sujeción de la carga para la implantación de estas Directrices (DSC 13/WP.2, párrafo 19), y teniendo en cuenta las decisiones adoptadas sobre la aplicación de las enmiendas al Código ESC a los buques nuevos y existentes, el Subcomité acordó que en el párrafo 4 revisado del proyecto de resolución MSC sobre las directrices revisadas se indicara la fecha de aplicación del nuevo anexo 14 a los buques portacontenedores nuevos y existentes.

5.14 El Subcomité se mostró de acuerdo con el proyecto de directrices revisadas para la elaboración del Manual de sujeción de la carga y el proyecto de circular MSC correspondiente, que figuran en el anexo 3, con miras a someterlos a la aprobación del MSC 87.

Enmiendas a los Factores que han de tenerse en cuenta al examinar la estiba y la sujeción segura de unidades de carga y de vehículos en los buques (resolución A.533(13)) y proyecto de circular MSC correspondiente

5.15 El Subcomité se mostró de acuerdo con los proyectos de enmienda a los Factores que han de tenerse en cuenta al examinar la estiba y la sujeción segura de unidades de carga y de vehículos en los buques (resolución A.533(13)), incluido el nuevo texto del párrafo 3 del proyecto de circular MSC sobre la implantación de las enmiendas, que figuran en el anexo 4, con miras a someterlos a la aprobación del MSC 87.

Enmiendas a las Directrices sobre medios de sujeción para el transporte de vehículos de carretera en buques de transbordo rodado (resolución A.581(14)), enmendadas por la circular MSC/Circ.812, y proyecto de circular MSC correspondiente

5.16 El Subcomité se mostró de acuerdo con los proyectos de enmienda a las Directrices sobre medios de sujeción para el transporte de vehículos de carretera en buques de transbordo rodado (resolución A.581(14)), enmendada por la circular MSC/Circ.812, y el proyecto de circular MSC correspondiente, que figuran en el anexo 5, con miras a someterlos a la aprobación del MSC 87.

6 INFORMES Y ANÁLISIS DE SINIESTROS Y SUCESOS

GENERALIDADES

6.1 El Subcomité tomó nota de que debían examinarse cuatro cuestiones principales, entre ellas:

- .1 los informes de siniestros y sucesos;
- .2 los programas de inspección de las unidades de transporte que llevan mercancías peligrosas;
- .3 los resultados de los reconocimientos de la OMI sobre las inspecciones de contenedores/vehículos que transportan mercancías peligrosas en bultos; y
- .4 el transporte sin riesgos de contenedores por mar, Directrices sobre las mejores prácticas del sector.

Informes de siniestros y sucesos

6.2 El Subcomité recordó que el documento DSC 14/INF.2 (Secretaría) se examinó al tratar el punto 3 del orden del día.

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

6.3 El Subcomité tomó nota de los resultados de los programas de inspección de contenedores presentados en los documentos DSC 14/6 (Finlandia), DSC 14/6/2 (Bélgica), DSC 14/6/3 (Canadá), DSC 14/6/4 (Países Bajos), DSC 14/6/5 (Suecia), DSC 14/6/6 (República Islámica del Irán), DSC 14/6/7 (Alemania), DSC 14/6/8 (Estados Unidos), DSC 14/6/9 (República de Corea), DSC 14/6/10 (Italia), DSC 14/6/11 (Chile) y DSC 14/6/12 (Secretaría).

6.4 El Subcomité recordó que, de conformidad con el informe refundido de 2008 sobre los programas de inspección de contenedores (DSC 13/6/16), se inspeccionó un total de 50 212 unidades de transporte, de las cuales 8 951 tenían defectos, es decir, cerca del 18 por ciento de las unidades de transporte inspeccionadas presentaron defectos. Se constató un total de 10 800 defectos, es decir, un índice del 21,5 por ciento.

6.5 El Subcomité examinó los resultados del informe refundido de 2009 sobre los programas de inspección de contenedores (DSC 14/6/12, Secretaría) que se elaboró basándose en los informes mencionados en el párrafo 6.3 *supra*, según el cual se inspeccionó un total de 62 869 unidades de transporte, tras lo cual se reveló que 10 920 unidades de transporte presentaron defectos, es decir, cerca del 17 por ciento de las unidades de transporte inspeccionadas tenían defectos. Se constató un total de 14 915 defectos, es decir, un índice de defectos del 23,7 por ciento.

6.6 El Subcomité manifestó su agradecimiento a los Gobiernos Miembros que habían presentado los resultados de los programas de inspección de contenedores y su inquietud respecto del alto índice de defectos y del incumplimiento de las disposiciones del Código IMDG, principalmente en lo que hace a la rotulación y el marcado (más del 30 por ciento), seguido de la estiba/sujeción de la carga dentro de las unidades de transporte (23 por ciento).

6.7 El Subcomité agradeció a los Gobiernos Miembros que habían presentado los informes y les solicitó que continuaran presentándolos e instó a los Gobiernos Miembros que aún no han llevado a cabo programas de inspección de contenedores a que lo hagan y a que presenten la información pertinente al Subcomité, de conformidad con lo estipulado en la circular MSC.1/Circ.1202.

6.8 El Subcomité también tomó nota de que este punto del orden del día está relacionado con el punto 17, Examen de la eficacia del programa de inspección de contenedores, y acordó debatir las cuestiones pertinentes relacionadas con el punto 17 haciendo referencia a la decisión del MSC 84.

Resultados de los reconocimientos de la OMI sobre las inspecciones de contenedores/vehículos que transportan mercancías peligrosas en bultos

6.9 El Subcomité recordó que el MSC 79, basándose en las decisiones pertinentes del DSC 9, aprobó la circular MSC/Circ.1147 (Cuestionario sobre las inspecciones de contenedores/vehículos que transportan mercancías peligrosas en bultos) y pidió a los Gobiernos Miembros que proporcionaran la información solicitada en el cuestionario, el cual figura en el anexo de dicha circular, y que remitieran los cuestionarios cumplimentados a la Secretaría.

6.10 El Subcomité tomó nota de que, durante el DSC 13, no se habían presentado al Subcomité propuestas pertinentes al cuestionario cumplimentado, e invitó a Gobiernos Miembros y organizaciones internacionales que deseen estudiar los resultados recibidos hasta la fecha a que lo hagan y presenten los resultados del estudio al DSC 14.

6.11 El Subcomité también tomó nota de que, durante el DSC 14, no se presentaron al Subcomité propuestas pertinentes al cuestionario cumplimentado, e invitó a Gobiernos Miembros y organizaciones internacionales que deseen estudiar los resultados recibidos hasta la fecha a que lo hagan y presenten los resultados de sus estudios al DSC 15.

Transporte sin riesgos por mar de contenedores: Directrices sobre las mejores prácticas del sector

6.12 El Subcomité examinó el documento DSC 14/6/1 (Secretaría), en el cual se informa de los resultados del examen del documento MSC 85/10/3 por el MSC 85 y se señala que la Cámara Naviera Internacional (ICS), en combinación con el Consejo Mundial del Transporte Marítimo (WSC), presentó al MSC 85 el documento MSC 85/10/3, que trata del transporte sin riesgos de contenedores por mar: directrices sobre las mejores prácticas del sector*, el cual contiene orientaciones sobre las mejores prácticas para el sector del transporte marítimo de contenedores con miras a reducir a un mínimo los peligros a los buques portacontenedores, sus tripulaciones y todo el personal que trabaja en el transporte de contenedores.

6.13 El Subcomité tomó nota de que el MSC 85, tras tomar nota de que el FSI 16 había reconocido que el peso de los contenedores había sido un factor coadyuvante en el accidente del MSC **Napoli** pero que era solamente una de las cuestiones relacionadas con contenedores que tuvieron un efecto en accidentes recientes de buques portacontenedores y había manifestado su preocupación sobre las declaraciones incorrectas de cargas regidas por el Código IMDG y las declaraciones falsas e incompletas de contenidos que, a su vez, llevaron a una estiba inapropiada, acordó remitir las preocupaciones mencionadas *supra* y las directrices ICS/WSC al DSC 14 a fin de que las examine a fondo. El Subcomité reconoció el valor de la información y acordó que la publicación debería estar disponible a bordo de todos los buques que transporten contenedores, e invitó al MSC 87 a que refrendara esta recomendación del Subcomité.

* Esta publicación de la ICS/WSC se distribuyó durante el DSC 14 (un ejemplar por delegación).

7 EXAMEN DEL CÓDIGO BLU

GENERALIDADES

7.1 El Subcomité recordará que el DSC 11, tras reconocer la importancia del Formulario de información sobre la carga (apéndice 5 del Código BLU) y la función que desempeña para la seguridad del embarque de la carga (DSC 11/12, párrafo 4), decidió profundizar en el examen de esta cuestión una vez que se ultimara el Código IMSBC obligatorio.

7.2 El Subcomité recordó asimismo que había examinado una propuesta para introducir enmiendas al Código BLU a raíz de la adopción del Código de Cargas a Granel 2004 (resolución MSC.193(79)) (DSC 11/12, párrafo 5) y había decidido que sería prudente esperar para preparar las enmiendas consiguientes al Código BLU una vez que se hubiera ultimado el Código IMSBC obligatorio.

7.3 El Subcomité recordó además que ni en el DSC 12 ni en el DSC 13 se habían presentado documentos sobre la cuestión mencionada en el párrafo 7.2, que había quedado pendiente. No obstante, tomó nota de que el documento MSC 84/INF.8 era importante para las cuestiones examinadas en virtud de este punto del orden del día, por lo que el DSC 13 había acordado pedir al Comité que modificara el título del punto del programa de trabajo a "Examen del Código BLU" y que ampliara el plazo de ultimación previsto del punto modificado del programa de trabajo hasta 2009. Por ello, el DSC 13 decidió establecer un grupo de trabajo por correspondencia sobre el examen del Código BLU, coordinado por los Estados Unidos, e invitó al coordinador de dicho grupo a que presentara un informe por escrito al DSC 14.

INFORME DEL GRUPO DE TRABAJO POR CORRESPONDENCIA

7.4 Tras examinar el informe del Grupo de trabajo por correspondencia (DSC 14/7), el Subcomité lo aprobó en general y señaló cuatro cuestiones que es necesario examinar más a fondo. Sus deliberaciones al respecto se indican en los párrafos siguientes.

Enmiendas al Código BLU

7.5 El Subcomité examinó las propuestas de enmienda al Código BLU, que figuran en el párrafo 3 del informe del Grupo de trabajo por correspondencia, a la luz del Código IMSBC previsto, de carácter obligatorio, y, tras pedir a la Secretaría que preparara el correspondiente proyecto de resolución MSC, aceptó los proyectos de enmienda que figuran en el anexo 6, con miras a presentarlos en el MSC 87 para su adopción.

Enmiendas al Manual de embarque y desembarque de cargas sólidas a granel para representantes de terminales

7.6 El Subcomité examinó las propuestas de enmienda al Manual de embarque y desembarque de cargas sólidas a granel para representantes de terminales, que figuran en el párrafo 4 del informe del Grupo de trabajo por correspondencia y, tras pedir a la Secretaría que preparara el proyecto de circular MSC correspondiente, aceptó los proyectos de enmienda que figuran en el anexo 7, con miras a presentarlos al MSC 87 para su aprobación.

Notas a pie de página del capítulo VI del Convenio SOLAS y enmiendas al Formulario de información sobre la carga (MSC/Circ.663)

7.7 Tras examinar las propuestas recogidas en los párrafos 5, 6 y 7 del informe del Grupo de trabajo por correspondencia, el Subcomité acordó:

- .1 suprimir las notas a pie de página de la regla VI/2 del Convenio SOLAS que hacen referencia a la circular MSC/Circ.663; y
- .2 enmendar las notas a pie de página del capítulo VI del Convenio SOLAS que hacen referencia a la resolución A.862(20) para reflejar el hecho de que esta resolución se ha enmendado mediante la resolución MSC.238(82) y que es probable que vuelva a enmendarse a la luz de las enmiendas propuestas en el informe,

y pidió a la Secretaría que introdujera estos cambios en la próxima edición refundida del Convenio SOLAS que se publique.

7.8 El Subcomité acordó que es necesario enmendar la circular MSC/Circ.663 teniendo presente que el Formulario de información sobre la carga ya se ha incorporado al Código IMSBC, con algunas modificaciones. En este contexto, el Subcomité observó que, aunque cierta información de la circular ha quedado obsoleta, se necesita otra información relativa a las cargas generales.

Examen del documento MSC 84/INF.8

7.9 Tras tomar nota de que, como se menciona en el párrafo 8 del documento DSC 14/7, el Grupo de trabajo por correspondencia había preparado un proyecto de circular MSC, que figura en el anexo de dicho documento, para difundir orientaciones e información adicional sobre medidas de reducción del riesgo en las operaciones de embarque y desembarque de los graneleros, el Subcomité acordó que las disposiciones de este proyecto de circular estaban justificadas y mejorarían las disposiciones existentes sobre la manipulación, embarque y desembarque de cargas sólidas a granel. Al examinar las disposiciones del párrafo 12 del anexo del proyecto de circular y tras subrayar que lo dispuesto en la circular tiene carácter de recomendación y debería utilizarse a modo de orientación, el Subcomité aceptó el proyecto de circular MSC titulado Consideraciones adicionales para la seguridad de las operaciones de carga de graneleros, que figura en el anexo 8, con miras a presentarlo al MSC 87 para su aprobación.

SUPRESIÓN DE ESTE PUNTO

7.10 Tras tomar nota de que se ha ultimado la labor con respecto a este punto del orden del día, el Subcomité invitó al Comité a que lo suprimiera de su programa de trabajo. Se invitó a los Gobiernos Miembros y a las organizaciones internacionales a que presentaran propuestas de enmienda a la circular MSC/Circ.663 con miras a examinarlas en el DSC 15 at tratar el punto del orden del día "Otros asuntos".

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

8.1 El Subcomité recordó que, a raíz de la aprobación por el Comité de las circulares MSC.1/Circ.1264 y MSC.1/Circ.1265 en el MSC 84, habían quedado revocadas las disposiciones de la circular MSC/Circ.612, enmendada por las circulares MSC/Circ.689 y MSC/Circ.746, en lo que respecta a la fumigación de las bodegas de carga y las unidades de transporte.

8.2 El Subcomité también tomó nota de que, en relación con este punto del orden del día había quedado pendiente una cuestión, a saber, el control de las plagas de roedores a bordo de todo tipo de buques. Tras observar que no se habían presentado documentos al respecto en el DSC 13 y que sería necesario también actualizar las disposiciones de la circular MSC.1/Circ.1265 (Recomendaciones sobre la utilización sin riesgos de plaguicidas en los buques, aplicables a la fumigación de las unidades de transporte), a raíz de las enmiendas al Código IMDG, el Subcomité había invitado a las delegaciones interesadas a que presentaran propuestas al respecto para su examen en el DSC 14 y al Comité a que ampliara el plazo previsto para ultimar este punto hasta 2009.

8.3 Tras examinar la propuesta de Alemania (DSC 14/8), el Subcomité observó que sería necesario resolver dos cuestiones que habían quedado pendientes: la primera, la revisión de la circular MSC/Circ.612, enmendada, y la segunda, la revisión de la circular MSC.1/Circ.1265.

8.4 El Subcomité aceptó en principio los proyectos de enmiendas a la circular MSC/Circ.612, enmendada, propuestos por Alemania en el anexo del documento DSC 14/8, y los remitió al Grupo de redacción para que los ultimara. Además, el Subcomité encargó al Grupo de redacción que preparara un proyecto revisado de circular MSC para actualizar la circular MSC.1/Circ.1265, teniendo en cuenta el proyecto de enmienda 35-10 del Código IMDG.

Establecimiento del Grupo de redacción

8.5 El Subcomité estableció el Grupo de redacción encargado del examen de las Recomendaciones sobre la utilización sin riesgos de plaguicidas en los buques, presidido por el Sr. U. Kraft (Alemania), y le encargó que, teniendo en cuenta las decisiones adoptadas en este contexto y las observaciones formuladas en el Pleno, tuviera a bien:

- .1 finalizar el proyecto revisado de la circular MSC que enmienda la circular MSC/Circ.612, teniendo en cuenta el anexo del documento DSC 14/8;
- .2 preparar un proyecto revisado de la circular MSC que enmienda la circular MSC.1/Circ.1265, teniendo en cuenta el proyecto de enmienda 35-10 al Código IMDG, que figura en el documento DSC 14/3; y
- .3 presentar un informe por escrito al Pleno el jueves 24 de septiembre de 2009.

Informe del Grupo de redacción

- 8.6 Tras examinar el informe del Grupo de redacción (DSC 14/WP.6), el Subcomité:
- .1 dio su conformidad con el proyecto revisado de circular MSC "Recomendaciones sobre la utilización sin riesgos de plaguicidas en los buques", cuyo texto figura en el anexo 9, a fin de presentarlo al MSC 87 para su aprobación (DSC 14/WP.6, párrafo 4);
 - .2 refrendó la opinión del Grupo de que es posible que se utilicen otros tipos de fumigante que los que figuran en la lista, e invitó a las delegaciones a que presentaran información sobre dichos fumigantes si fuera adecuado, por ejemplo el uso potencial de difluoruro de sulfurilo (DSC 14/WP.6, párrafo 6);
 - .3 refrendó la recomendación del Grupo de que el proyecto revisado de circular MSC que enmienda la circular MSC/Circ.612, "Recomendaciones sobre la utilización sin riesgo de plaguicidas en los buques", tras su aprobación por el Comité, debería complementar al Código IMDG obligatorio, al Código IMSBC y al Código para el transporte de grano, según proceda (DSC 14/WP.6, párrafo 8);
 - .4 dio su conformidad con el proyecto revisado de circular MSC respecto de las Recomendaciones sobre la utilización sin riesgos de plaguicidas en los buques, aplicables a la fumigación de las unidades de transporte, a fin de presentarlo al MSC para su aprobación tras haber sido ultimado por el Grupo de supervisores técnicos y de redacción (DSC 14/WP.6, párrafo 9 y anexo 2);
 - .5 coincidió con el Grupo en que la Recomendación revisada sobre la utilización sin riesgos de plaguicidas en los buques, aplicables a la fumigación de las unidades de transporte, debería entrar en vigor el 1 de enero de 2011, a reserva de la decisión del MSC 87 (DSC 14/WP.6, párrafo 10);
 - .6 hizo suya la opinión del Grupo de que en el proyecto de enmienda 35-10 al Código IMDG, en la columna 17 de la Lista de mercancías peligrosas correspondiente al N° ONU 3359, se debería suprimir la referencia a la disposición especial 910 (DSC 14/WP.6, párrafo 11);
 - .7 refrendó la recomendación del Grupo de que el proyecto revisado de circular MSC que enmienda la circular MSC/Circ.1265, tras su aprobación por el Comité, debería actualizar el suplemento del Código IMDG, según proceda (DSC 14/WP.6, párrafo 13);
 - .8 refrendó la recomendación del Grupo de que deberían enmendarse las referencias a las Recomendaciones sobre la utilización sin riesgos de plaguicidas en los buques y a las Recomendaciones sobre la utilización sin riesgos de plaguicidas en los buques, aplicables a la fumigación de las unidades de transporte, que figuran en la nota a pie de página del capítulo VI del Convenio SOLAS, el Código IMDG y el Código IMSBC, y pidió a la Secretaría que adoptara las medidas pertinentes (párrafo 14); y
 - .9 aprobó el informe en general.

9 ORIENTACIONES SOBRE LA INDUMENTARIA PROTECTORA

9.1 El Subcomité recordó que, al examinar el anteproyecto de enmiendas al párrafo 7.17.3.6.1 del Código NGV 2000 elaborado por el FP 49, el DSC 10 había señalado que esta nueva disposición requeriría que la indumentaria de protección contra los productos químicos que se lleva a bordo se seleccione "teniendo en cuenta los peligros que presentan los productos químicos con arreglo a su clase y al estado en que se encuentren (líquido o gaseoso)". A este respecto, el DSC 10 también había tomado nota de que en el capítulo II-2 del Convenio SOLAS faltaba una prescripción acorde y que, si se aprobara, el Código NGV proporcionaría un nivel de seguridad más alto que el exigido a los buques regidos por el Convenio SOLAS, incluso cuando dichos buques se enfrentaran a riesgos similares.

9.2 El Subcomité también recordó que, no obstante lo indicado *supra*, 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, modificada, desde el punto de vista de la seguridad operacional, y opinó que si el Comité aprobaba las enmiendas pertinentes al Convenio SOLAS y al Código NGV, el programa de trabajo del Subcomité debería incluir un punto sobre la elaboración de orientaciones relacionadas con la indumentaria protectora.

9.3 El Subcomité tomó nota de que el MSC 81 había refrendado las propuestas del DSC 10 y 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" al que asignó dos periodos de sesiones para ultimar la labor, y que el DSC 12, tras tomar nota de que no se habían presentado documentos para examinarlos en dicho periodo de sesiones, había invitado a las delegaciones interesadas a que presentaran propuestas para que se examinaran durante el DSC 13.

9.4 Tras examinar el documento DSC 13/10 (Suecia), el DSC 13 acordó remitirlo al Grupo de redacción para que lo estudiara a fondo. Tras examinar el informe del Grupo de redacción (DSC 13/WP.6), que en parte está relacionado con este punto, el Subcomité tomó nota de las opiniones del Grupo en relación con la elaboración de una norma de la OMI relativa a las orientaciones sobre la indumentaria protectora (DSC 13/WP.6, párrafos 11 y 12) y, tras convenir en que era necesario continuar deliberando sobre esta cuestión en cooperación con la ISO, según procediera, invitó a las delegaciones interesadas a que presentaran propuestas a fin de examinarlas durante el DSC 14 para avanzar en esta cuestión e invitó al Comité a que prorrogara el plazo de ultimación de este punto del orden del día hasta 2009.

9.5 El Subcomité tomó nota de que el MSC 82 había adoptado la resolución MSC.222(82), que trata de "normas elaboradas por la Organización", y que el MSC 85 también había adoptado, mediante la resolución MSC.269(85), una enmienda a la regla II-2/19.3.6.1 del Convenio SOLAS que trata de estas normas.

9.6 El Subcomité examinó una propuesta de Suecia (DSC 14/9) sobre la constitución de un grupo de trabajo por correspondencia, en cooperación con la ISO, encargado de elaborar una norma correspondiente de la OMI que tenga en cuenta lo dispuesto en la regla II-2/19.3.6.1 del Convenio SOLAS respecto de las Orientaciones sobre la indumentaria protectora, basándose en la norma EN 943-2, en los anexos 1 y 2 de la directiva 96/98 de la Unión Europea, en la norma ISO/FDIS 16602 y en la norma ACGIH 0460, teniendo en cuenta las observaciones planteadas y los resultados surgidos de los periodos de sesiones 13^o y 14^o del Subcomité DSC.

Ampliación del plazo previsto para la ultimación del punto del programa de trabajo

9.7 Tras examinar la propuesta *supra* de Suecia y teniendo en cuenta las observaciones formuladas por otras delegaciones para continuar la labor a través de un grupo de trabajo por correspondencia y elaborar una norma ISO, el Subcomité acordó pedir al Comité que ampliara hasta 2010 el plazo previsto para la ultimación del punto del programa de trabajo y, a reserva de que el Comité esté de acuerdo con dicha ampliación, invitó a Suecia y a otras delegaciones interesadas a que trabajaran con la ISO y presentaran propuestas al DSC 15.

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

10.1 El Subcomité recordó que, tras examinar el documento MSC 82/21/14, en el que Suecia propuso revisar el Código de prácticas de seguridad para buques que transporten cubertadas de madera (resolución A.715(17)) para sustituir métodos obsoletos de sujeción de las cubertadas de madera por nuevos métodos de sujeción de estas cargas, más seguros, racionales y eficientes, el MSC 82 acordó 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 2010 como plazo de ultimación previsto.

10.2 El Subcomité recordó también que el DSC 12, tras examinar el documento DSC 12/14 (Suecia), en el que se establecía un marco y un calendario para la revisión de la resolución A.715(17): "Código de prácticas de seguridad para buques que transporten cubertadas de madera", acordó que se trataba de un tema importante y que Suecia proponía un buen modo de avanzar en esta cuestión, y estableció un grupo de trabajo por correspondencia, coordinado por Suecia, para profundizar en el examen de esta cuestión.

10.3 El Subcomité recordó asimismo que el DSC 13, tras examinar el informe del Grupo de trabajo por correspondencia, había constituido un grupo de trabajo para examinar detalladamente las cuestiones planteadas en el informe del Grupo de trabajo por correspondencia (DSC 13/11, párrafo 6). Tras examinar el informe del Grupo de trabajo, el DSC 13 decidió establecer un grupo de trabajo por correspondencia para examinar más a fondo esta cuestión y presentar un informe al DSC 14.

Informe del Grupo de trabajo por correspondencia

10.4 El Subcomité examinó el informe del Grupo de trabajo por correspondencia, recogido en el documento DSC 14/10 (Suecia), y los siguientes documentos, que guardan relación con este tema:

- .1 DSC 14/10/1 (Canadá), en el que se propone no aplicar las disposiciones del nuevo Código a buques de gran tamaño que se ajusten a lo dispuesto en el Código actual y entablar consultas con el Subcomité FSI sobre la posibilidad de incorporar las disposiciones sobre verificación del cumplimiento del Código existente a los procedimientos de supervisión por el Estado rector del puerto;
- .2 DSC 14/10/2 (Estados Unidos), en el que se indica que debería examinarse el nuevo Código propuesto para garantizar que no se exige a los buques de dimensiones superiores con grandes cubertadas que las sujeten con arreglo a una norma más rigurosa que la prescrita actualmente, y se formulan observaciones sobre las trincas de red, el desplazamiento de la carga y los pies derechos;

- .3 DSC 14/INF.4 (Suecia), en el que se recoge un informe sobre pruebas prácticas realizadas con cubertadas de madera que pueden resultar útiles para especificar los parámetros básicos de proyecto de los medios de sujeción de las cubertadas de madera; y
- .4 DSC 14/INF.5 (Finlandia), en el que se recogen, entre otras cosas, los resultados de un estudio sobre la tarea de establecer fórmulas para determinar la resistencia necesaria de los candeleros que sujeten cubertadas de madera,

y adoptó las medidas que se indican en los párrafos siguientes.

10.5 El Subcomité agradeció al coordinador del Grupo de trabajo por correspondencia el intenso trabajo y aprobó el informe en general. Además, el Subcomité aceptó las propuestas del Canadá y los Estados Unidos de que no se exijan las disposiciones del nuevo Código a los buques de dimensiones superiores con grandes cubertadas que sujeten las cubertadas con arreglo a una norma más rigurosa que la prescrita actualmente, y convino en que sería necesario examinar más a fondo en ese sentido el ámbito de aplicación de las disposiciones del proyecto de Código revisado.

10.6 Además, el Subcomité no vio la utilidad de la propuesta de entablar consultas con el Subcomité FSI sobre la posibilidad de incorporar disposiciones sobre la verificación del cumplimiento del Código actual a los procedimientos de supervisión por el Estado rector del puerto y recordó la decisión adoptada en el DSC 13, en el que se había acordado que el cumplimiento del Código es responsabilidad del capitán y que el Código no debería recomendar que un funcionario de la Administración (o una persona que actúe en su nombre) visite el buque una vez ultimada la trinca para garantizar que el buque está en condiciones de navegar.

10.7 El Subcomité tomó nota de la información detallada facilitada por Suecia y Finlandia en los documentos señalados en los párrafos 10.4.3 y 10.4.4, y encargó al Grupo de trabajo que los tuviera en cuenta al finalizar la revisión del Código.

10.8 El Subcomité recordó que los principales usuarios del Código revisado se indican en el párrafo 11.3.1 del documento DSC 13/20, y acordó que el Grupo de trabajo debería tener en cuenta estas decisiones al definir las funciones de los principales usuarios del Código.

Establecimiento de un grupo de trabajo

10.9 El Subcomité estableció el Grupo de trabajo sobre la revisión del Código de prácticas de seguridad para buques que transporten cubertadas de madera, presidido por el Sr. Brad Groves (Australia) y le encargó que teniendo en cuenta los documentos DSC 14/10, DSC 14/10/1, DSC 14/10/2, DSC 14/INF.4 y DSC 14/INF.5, las decisiones adoptadas en este contexto y las observaciones formuladas en el Pleno, tuviera a bien:

- .1 avanzar en la revisión del Código de prácticas de seguridad para buques que transporten cubertadas de madera;
- .2 asesorarle sobre la necesidad de volver a constituir un grupo de trabajo por correspondencia y preparar un proyecto de mandato para este grupo; y
- .3 presentar un informe por escrito al Pleno el jueves 24 de septiembre de 2009.

Informe del Grupo de trabajo

- 10.10 Tras recibir el informe del Grupo de trabajo (DSC 14/WP.5), el Subcomité:
- .1 refrendó el examen efectuado por el Grupo sobre la estructura del Código revisado (párrafos 4 a 7 del documento DSC 14/WP.5);
 - .2 refrendó el examen efectuado por el Grupo sobre el ámbito de aplicación de las secciones 1 y 2 propuestas de la parte B del Código revisado (párrafos 8 y 9 del documento DSC 14/WP.5);
 - .3 tomó nota de los avances registrados en la elaboración del Código revisado (párrafos 10 a 13 del documento DSC 14/WP.5);
 - .4 aprobó, en principio, las modificaciones del proyecto de Código revisado propuestas por el Grupo (párrafo 14 y anexo del documento DSC 14/WP.5);
 - .5 constituyó un grupo de trabajo por correspondencia bajo la coordinación de Suecia para que:
 - .1 continuara examinando el proyecto revisado de Código de prácticas de seguridad para buques que transporten cubiertas de madera, basándose en los documentos DSC 14/WP.5 (anexo) y DSC 14/10 (anexo), y en particular teniendo en cuenta las cuestiones planteadas en el Grupo de trabajo (párrafo 15);
 - .2 preparara un proyecto de Código revisado para examinarlo en el DSC 15; y
 - .3 presentara un informe por escrito al DSC 15; y
 - .6 aprobó el informe, en términos generales.

11 ESTIBA DE MATERIAS QUE REACCIONAN CON EL AGUA

11.1 El Subcomité recordó que tras examinar el documento MSC 83/25/6 (Alemania), en el que se propone examinar las prescripciones de estiba, segregación y embalaje/envasado aplicables a determinadas sustancias regidas por el Código IMDG con objeto de elaborar prescripciones específicas para la estiba de materias hidrorreactivas, el Comité había aceptado incluir en el programa de trabajo del Subcomité y en el orden del día provisional del DSC 13 un punto de alta prioridad titulado "Estiba de materias que reaccionan con el agua", fijando en 2009 el plazo previsto para su ultimación, en colaboración con el Subcomité FP, según fuera necesario y cuando así lo solicitara el Subcomité.

Coordinador:

Sr. Johan Colliander
Maritime Department
Ship Technical Division
Swedish Transport Agency
Post box 653
SE-601 15 NORRKÖPING
Suecia
Teléfono (directo): +46 11 19 10 62
Móvil: +46 733 952 631
Correo electrónico: johan.colliander@transportstyrelsen.se

11.2 El Subcomité recordó también que el DSC 13, tras tomar nota de que no se había presentado ningún documento a ese periodo de sesiones, había examinado el documento MSC 83/25/6 (Alemania), en el que se observa que existen algunas sustancias hidrorreactivas que también podrían reaccionar con el dióxido de carbono en atmósferas calientes, lo cual tendría como consecuencia que el uso de los medios habituales de lucha contra incendios fuera no sólo inútil, sino incluso peligros en algunos casos, y recordó que los riesgos que entraña la estiba de dichas cargas en espacios de carga protegidos mediante sistemas fijos de extinción de incendios a base de agua se determinaron en 2000, si bien la cuestión no se resolvió.

11.3 A este respecto, el Subcomité observó que existen cuestiones conexas relacionadas con la seguridad del buque y, por consiguiente, la revisión de la Guía FEm, por sí sola, no sería suficiente, por lo que existe la necesidad urgente de examinar la estiba, segregación y/o embalaje/envasado de las sustancias abarcadas por la ficha de emergencias contra incendios Golf.

11.4 El Subcomité recordó además que había invitado a la delegación de Alemania a que continuara con su investigación y que había instado a otras delegaciones interesadas a que también participaran en esta labor y presentaran propuestas ante el DSC 14.

11.5 Tras observar que no se había presentado ningún documento al DSC 14 en relación con este punto del orden del día y que Alemania está efectuando dicha investigación, el Subcomité pidió al Comité que ampliara hasta 2010 el plazo previsto para la ultimación del punto del orden del día e invitó a Alemania y a otras delegaciones interesadas a que presentaran propuestas ante el DSC 15.

12 ENMIENDAS AL CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE LA SEGURIDAD DE LOS CONTENEDORES, 1972, Y CIRCULARES CONEXAS

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

12.2 El Subcomité también recordó que en su 84º periodo de sesiones, el Comité había insertado un punto de alta prioridad titulado "Enmiendas al Convenio internacional sobre la seguridad de los contenedores, 1972" en el orden del día del Subcomité, con 2009 como fecha prevista de ultimación.

12.3 El Subcomité recordó asimismo que el DSC 13 había acordado enmendar el título de dicho punto del programa de trabajo de modo que dijera "Enmiendas al Convenio internacional sobre la seguridad de los contenedores, 1972, y circulares conexas", y que el MSC 85 había refrendado el programa de trabajo revisado del Subcomité y el orden del día provisional del DSC 14 que incorpora el título enmendado.

Informe del Grupo de trabajo por correspondencia

12.4 El Subcomité examinó el informe del Grupo de trabajo por correspondencia que figura en el documento DSC 14/12 (ISO) y los siguientes documentos conexas: DSC 14/12/1 (Alemania) y DSC 14/12/2 (ICS), que contienen observaciones sobre el informe anteriormente mencionado acerca del proyecto de circular refundida sobre las interpretaciones del Convenio CSC, 1972, y las enmiendas al mismo, y adoptó las medidas que se indican en los párrafos siguientes.

12.5 El Subcomité dio las gracias al coordinador del Grupo de trabajo por correspondencia por el difícil trabajo llevado a cabo y mostró su conformidad con el informe en términos generales. Además, tras considerar las propuestas presentadas por Alemania y la ICS y determinar que resultaban válidas, el Subcomité pidió al Grupo de trabajo que las tuviera en cuenta al finalizar el proyecto de circular CSC sobre las recomendaciones acerca de la interpretación y la implantación armonizadas del Convenio internacional sobre la seguridad de los contenedores, 1972, enmendado, y el proyecto de enmiendas a los anexos de dicho Convenio.

12.6 Además, el Subcomité acordó que era necesario que el Grupo de trabajo continuara deliberando sobre el texto del proyecto de circular CSC y sobre el proyecto de enmiendas a los anexos del Convenio, particularmente en lo que se refiere a las disposiciones de su nuevo anexo 3 y a las cuestiones relacionadas con la construcción de contenedores con reducción de la capacidad de apilamiento o de rigidez transversal, en el contexto del transporte marítimo.

12.7 El Subcomité tomó nota de que en la actualidad, únicamente nueve países han aceptado las enmiendas al Convenio internacional sobre la seguridad de los contenedores (CSC), 1972 (resolución A.737(18)), y de que es necesario que 52 Partes Contratantes las acepten antes de que puedan entrar en vigor, por lo que invitó al Comité a que instara a las Partes Contratantes que aún no las hayan aceptado a que consideren la posibilidad de hacerlo.

Establecimiento del Grupo de trabajo

12.8 El Subcomité estableció un Grupo de trabajo sobre las enmiendas al Convenio CSC, 1972, y circulares conexas bajo la presidencia del Sr. Kenneth Smith (Estados Unidos) y le encargó que teniendo en cuenta los documentos DSC 14/12, DSC 14/12/1 y DSC 14/12/2 y las decisiones pertinentes adoptadas en el Pleno, así como las observaciones formuladas al respecto:

- .1 finalizara el proyecto de circular refundida sobre las recomendaciones acerca de la interpretación e implantación armonizadas del Convenio internacional sobre la seguridad de los contenedores, 1972, enmendado, basándose en el documento DSC 14/12 (anexo 1);
- .2 finalizara las enmiendas al Convenio CSC basándose en el documento DSC 14/12 (anexo 2); y
- .3 presentara un informe por escrito al Pleno, el jueves 24 de septiembre de 2009.

Informe del Grupo de trabajo

12.9 El Subcomité, tras examinar el informe del Grupo de trabajo (DSC 14/WP.7):

- .1 acordó que se puede poner en conocimiento de los capitanes de buques la información necesaria sobre la capacidad de apilamiento y resistencia a deformaciones respecto de los contenedores con poca capacidad de apilamiento, para que la estiba y la sujeción de tales contenedores puedan prepararse sin riesgos (párrafo 11.1 del documento DSC 14/WP.7) y que es necesario seguir examinando esta cuestión;

-
- .2 refrendó la recomendación del Grupo e invitó a que elabore e incluya en la norma oportuna criterios específicos sobre las marcas que deben llevar los contenedores para indicar que tienen poca capacidad de apilamiento y resistencia a deformaciones y a que informe al Subcomité sobre los resultados de esta labor (párrafo 11.2 del documento DSC 14/WP.7);
 - .3 decidió suprimir el texto que figura entre corchetes relativo a la comunicación de la lista de programas aprobados de exámenes continuos mencionado en la nueva sección 9 (Aceptación de aprobaciones) del proyecto de recomendaciones revisadas (párrafo 12 y anexo 1 del documento DSC 14/WP.7);
 - .4 aceptó el proyecto de Recomendaciones revisadas relativas a la interpretación y aplicación armonizadas del Convenio internacional sobre la seguridad de los contenedores, 1972, en su forma enmendada, y el proyecto conexo de circular MSC, a fin de someterlo a la aprobación del MSC 87 (párrafos 4 a 14 y anexo 1 del documento DSC 14/WP.7), que figura en el anexo 10;
 - .5 aceptó el proyecto de enmiendas a los anexos del Convenio internacional sobre la seguridad de los contenedores, 1972, en su forma enmendada, a fin de someterlo a la aprobación del MSC 87, con miras a su ulterior adopción, (párrafos 15 a 18 y anexo 2 del documento DSC 14/WP.7), que figura en el anexo 11;
 - .6 refrendó la recomendación del Grupo de invitar al Comité a que inste a las Partes Contratantes del Convenio a depositar un documento de aceptación de las enmiendas al Convenio CSC, 1972 (resolución A.737(18)), con objeto de que las enmiendas de 1993 al Convenio entren en vigor (párrafo 19 del documento DSC 14/WP.7);
 - .7 refrendó la recomendación del Grupo de invitar al Comité a que amplíe la fecha de ultimación prevista de este punto del programa de trabajo hasta 2010 (párrafo 20 del documento DSC 14/WP.7);
 - .8 no refrendó la recomendación del Grupo de volver a constituir el Grupo de trabajo por correspondencia sobre las enmiendas al Convenio internacional sobre la seguridad de los contenedores, 1972, y circulares conexas, con el mandato elaborado por el Grupo (párrafos 6 a 10 y 21 del documento DSC 14/WP.7); y
 - .9 aprobó el informe, en términos generales.

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

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

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

13.3 El Subcomité recordó asimismo que el DSC 13, tras examinar el documento DSC 13/15 (Alemania), en el que se señalaba que no se habían actualizado las Directrices cuando se reprodujeron en la edición de 2006 del Suplemento del Código IMDG para tener en cuenta las modificaciones del anexo 2, "Etiquetas, rótulos, marcas y señales", había propuesto introducir las enmiendas pertinentes en las Directrices y había encargado además al Grupo de supervisores técnicos y de redacción que determinara la necesidad de introducir enmiendas en las Directrices en el futuro e informara acerca de dichas enmiendas al Subcomité, para su aprobación.

13.4 Tras señalar además que puede ser necesario examinar la elaboración de un procedimiento continuo para actualizar los instrumentos que puedan resultar afectados por revisiones del Código IMDG, y que esto puede suponer una carga de trabajo considerable, el DSC 13 opinó que el Grupo de supervisores técnicos y de redacción tal vez no podría ocuparse siempre de este examen.

13.5 Tras deliberar sobre este punto y teniendo presente esta opinión, el Subcomité estableció el Grupo de redacción encargado del examen de las Directrices sobre la arrumazón de las unidades de transporte y le remitió el documento DSC 13/15 para que lo examinase más a fondo y elaborase un proyecto de enmiendas a las Directrices sobre la arrumazón de las unidades de transporte (MSC/Circ.787), a fin de armonizar las Directrices con la Enmienda 34-08 al Código IMDG.

13.6 Tras aprobar el informe (DSC 13/WP.7) en términos generales, el DSC 13 adoptó las decisiones que se indican a continuación:

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

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

13.7 Al examinar el informe del Grupo de supervisores técnicos y de redacción (DSC 14/3), el Subcomité observó que, por falta de tiempo, el Grupo había examinado brevemente el documento E&T 13/4 (Secretaría) y había aplazado el examen de la cuestión al E&T 14.

13.8 El Subcomité también observó que en el transcurso de las deliberaciones, el Grupo había opinado que no es necesario disponer de un punto separado en el programa de trabajo del Subcomité que trate de las enmiendas a las Directrices OMI/OIT/CEPE sobre la arrumazón de las unidades de transporte, dado que dichas enmiendas podrían examinarse al tratar el actual punto 3.2 del programa de trabajo sobre la Enmienda 35-10 al Código IMDG y a sus suplementos. El Subcomité respaldó este punto de vista del Grupo.

13.9 El Subcomité tomó nota además de que el Grupo había examinado las diferencias que existen en las prescripciones relativas al marcado de los semirremolques y los remolques completos, según figuran en 5.3.1.1.4.1 (DSC 14/3, anexo 5) y de que, por falta de tiempo, el Grupo no había podido ultimar la cuestión y había aplazado el examen ulterior de la misma hasta su próxima reunión, e invitó a las delegaciones interesadas a que presentaran propuestas para facilitar el examen de esta discrepancia.

13.10 Tras examinar el informe del Grupo en este contexto, el Subcomité pidió al E&T 14 que preparara un proyecto de directrices para su examen en el DSC 15, a fin de armonizarlas con la Enmienda 35-10 al Código IMDG.

13.11 El Subcomité pidió a la Secretaría que siguiera colaborando con el Grupo de trabajo Naciones Unidas/CEPE sobre transporte combinado (WP.24) y con la OIT en el ámbito del proceso de examen de las directrices.

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

14.1 El Subcomité recordó que, tras el examen del documento MSC 84/22/11 (Estados Unidos), en el que se propone una revisión de las prescripciones relativas a la documentación aplicables a las mercancías peligrosas en bultos y, de ser necesaria, la elaboración de enmiendas a la regla VII/4 del Convenio SOLAS y a las disposiciones del Código IMDG relativas a dicha documentación, a fin de suprimir ambigüedades y discrepancias en la misma y facilitar el transporte eficiente y en condiciones de seguridad de las mercancías peligrosas en bultos, por vía marítima, el Comité había decidido incluir en el programa de trabajo del Subcomité y en el orden del día provisional del DSC 13 un punto con bajo grado de prioridad titulado "Examen de las prescripciones relativas a la documentación aplicables a las mercancías peligrosas en bultos", con 2009 como fecha prevista de ultimación.

14.2 El Subcomité recordó también que, tras examinar el documento MSC 84/22/11 y después de tomar nota de que las prescripciones relativas a la documentación también figuraban en el Anexo III del Convenio MARPOL, el DSC 13 había remitido la propuesta al Grupo de supervisores técnicos y de redacción para que la finalizara.

14.3 El Subcomité recordó asimismo que, durante su reunión de junio de 2009, el Grupo de supervisores técnicos y de redacción había examinado este asunto y había elaborado un proyecto de enmienda a la regla VII/4 del Convenio SOLAS, que figura en el anexo 7 del documento DSC 14/3.

14.4 El Subcomité examinó el proyecto de enmiendas que se recoge en el anexo 7 del documento DSC 14/3 y, tras introducir algunas modificaciones en el mismo, aceptó el proyecto de enmiendas a la regla VII/4 del Convenio SOLAS, que figura en el anexo 12, para que se presente a la aprobación del MSC 87 con miras a su adopción en el MSC 88, fijando en el 1 de enero de 2014 la fecha prevista de entrada en vigor, de manera que dicha fecha coincida con la de la entrada en vigor de las enmiendas al Código IMDG (Enmienda 36-12).

Supresión del punto

14.5 Tomando nota de que la labor sobre este punto del orden del día había concluido, el Subcomité pidió al Comité que lo suprimiera de su programa de trabajo.

15 ENMIENDAS AL ANEXO III DEL CONVENIO MARPOL

15.1 El Subcomité recordó que el DSC 13 había examinado el resultado de las deliberaciones del Grupo de supervisores técnicos y de redacción y el documento conexo DSC 13/3/10 (Países Bajos) referente a las prescripciones sobre el marcado de las unidades de transporte de tipo cisterna que contienen mercancías peligrosas identificadas como contaminantes del mar. A este respecto se recordó que, si bien la regla 3 del Anexo III del Convenio MARPOL prescribe que los bultos (incluidas las cisternas) que contengan contaminantes del mar se marquen permanentemente con el nombre técnico correcto del producto, el Código IMDG sólo especifica que se señale el nombre de expedición para el transporte de mercancías peligrosas en cisternas. Puesto que el Código IMDG no debería contener reglas que se aparten de las disposiciones del Convenio MARPOL, dado que eso puede generar complicaciones en el transporte de las mercancías peligrosas, tras examinar el asunto, el Subcomité había concluido que, en relación con los contaminantes del mar transportados en cisternas, es necesario que el nombre técnico correcto figure en la cisterna como suplemento del nombre de expedición que se especifica en el Código IMDG.

15.2 Tras considerar la anterior decisión, el Subcomité reconoció que sería necesario introducir enmiendas en el Anexo III del Convenio MARPOL, por lo que preparó la justificación de un nuevo punto para el programa de trabajo y pidió al MEPC 59 que la examinara a fin de incluir el nuevo punto titulado "Enmiendas al Anexo III del Convenio MARPOL".

15.3 El Comité también recordó que en junio de 2009, cuando elaboraba el proyecto de enmiendas al Código IMDG y al capítulo VII del Convenio SOLAS, el Grupo de supervisores técnicos y de redacción había identificado dos dificultades al respecto. La primera se refería a la definición de contaminantes del mar puesto que sería necesario introducir una enmienda en el Convenio MARPOL para armonizar dicha definición con los cambios recientemente implantados en virtud del Sistema globalmente armonizado de clasificación de productos químicos (SGA), y la segunda estaba relacionada con la necesidad de revisar las prescripciones sobre la documentación a fin de armonizar las disposiciones del Convenio MARPOL con la propuesta de enmiendas al capítulo VII/4 del Convenio SOLAS (véase el punto 14).

15.4 El Subcomité recordó asimismo que, cuando su presidenta estaba considerando la justificación del nuevo punto del programa de trabajo sobre las enmiendas al Anexo III del Convenio MARPOL, había comunicado al MEPC 59 la necesidad de revisar también las prescripciones sobre la documentación y los criterios mediante los que se definen los contaminantes del mar, como se explica en el párrafo 15.3 anterior, y que el MEPC 59 había aprobado ese enfoque y había acordado incluir el punto ampliado en el programa de trabajo del Subcomité (MEPC 59/24, párrafo 10.4).

15.5 El Subcomité, tras tomar nota de que será preciso considerar las tres cuestiones siguientes:

- .1 el marcado y etiquetado;
- .2 los criterios para identificar los contaminantes del mar; y
- .3 la documentación,

tomó las decisiones que se indican en los párrafos siguientes.

Marcado y etiquetado

15.6 El Subcomité examinó la propuesta de los Países Bajos (DSC 14/15) referente a la introducción de una enmienda en el texto de la regla 3 del Anexo III del Convenio MARPOL, mediante la que las disposiciones detalladas sobre marcado y etiquetado se armonicen con las del Código IMDG, y habiendo refrendado en principio dicha propuesta, encargó al Grupo de redacción que la finalizara basándose en las observaciones formuladas en el Pleno.

Criterios para identificar los contaminantes del mar

15.7 Tras examinar el proyecto de enmiendas a los criterios del Sistema globalmente armonizado de clasificación y etiquetado de productos químicos (SGA), que figura en el anexo 3 del documento DSC 14/3, el Subcomité refrendó en principio la enmienda de los criterios conexos recogidos en el apéndice del Anexo III del Convenio MARPOL y encargó al Grupo de redacción que elaborara las enmiendas correspondientes y se las presentara para su examen. En las deliberaciones posteriores, el Subcomité tomó nota de que los criterios del SGA para identificar los contaminantes del mar pueden ser objeto de frecuentes enmiendas, por lo que resultaría difícil armonizar los criterios pertinentes recogidos en el Anexo III del Convenio MARPOL con los del SGA, debido al procedimiento de enmiendas de dicho Convenio, e invitó al MEPC a que examinara este asunto y adoptara una decisión al respecto. Además, el Subcomité encargó al Grupo de supervisores técnicos y de redacción que elaborara un texto conexo para que se incorpore en el capítulo 2.9 del Código IMDG en el contexto de la Enmienda 36-12 de dicho Código.

Documentación

15.8 El Subcomité aceptó, en principio, armonizar las disposiciones sobre documentación que figuran en el Anexo III del Convenio MARPOL con las acordadas en el párrafo 14.4 y encargó al Grupo de redacción que elaborara el proyecto de enmiendas pertinente a las disposiciones de dicho Anexo.

Establecimiento del Grupo de redacción

15.9 El Subcomité estableció el Grupo de redacción sobre Enmiendas al Anexo III del Convenio MARPOL, bajo la presidencia de la Sra. H. Lindeijer (Países Bajos), y le pidió que, teniendo en cuenta los documentos DSC 14/3 y DSC 14/15, así como las observaciones formuladas y las decisiones tomadas en el Pleno:

- .1 considerara la incorporación de los criterios del nuevo Sistema globalmente armonizado de clasificación y etiquetado de productos químicos (SGA) en el Anexo III del Convenio MARPOL;
- .2 revisara las prescripciones sobre la documentación a fin de armonizar las disposiciones del Anexo III del Convenio MARPOL con las enmiendas acordadas a la regla VII/4 del Convenio SOLAS, en relación con el punto 14 del orden del día;
- .3 examinara las disposiciones sobre el marcado y etiquetado de las mercancías peligrosas en bultos;
- .4 elaborara un proyecto de resolución MEPC en el que los proyectos de enmienda resultantes se incorporen en el Anexo III del Convenio MARPOL; y
- .5 presentara al Pleno un informe escrito el jueves 24 de septiembre.

Informe del Grupo de redacción

15.10 Tras examinar el informe del Grupo de redacción (DSC 14/WP.8), el Subcomité:

- .1 aceptó el texto del Anexo III revisado del Convenio MARPOL para presentarlo a la aprobación del MEPC 60 a fin de que posteriormente lo adopte el MEPC 61, que figura en el anexo 13, con la fecha prevista de entrada en vigor del 1 de enero de 2014, a fin de armonizar la fecha de entrada en vigor de estas enmiendas con la de la Enmienda 36-12 al Código IMDG;
- .2 tomó nota de que con la revisión del Anexo III del Convenio MARPOL, será necesario introducir las enmiendas consiguientes en el Código IMDG; y
- .3 aprobó el informe en general.

16 REVISIÓN DE LAS RECOMENDACIONES RELATIVAS A LA ENTRADA EN ESPACIOS CERRADOS A BORDO DE LOS BUQUES

16.1 El Subcomité recordó que el DSC 13, después de examinar los documentos DSC 13/4/3 (Suecia), referente al transporte de pellets de madera y otros productos de la madera, DSC 13/INF.6 (Suecia), en el que se da cuenta de un accidente mortal ocurrido en una atmósfera con falta de oxígeno a bordo de un granelero que estaba descargando pellets de madera, y DSC 13/INF.7 (Suecia), en el que se presenta un estudio sobre la liberación potencialmente peligrosa de gases de monóxido de carbono y el agotamiento del oxígeno durante el transporte marítimo de pellets de madera, realizado como resultado del accidente mortal anteriormente mencionado y de otro, ocurrido en mayo de 2007, en el que murieron otras dos personas, había acordado que la propuesta presentada por Suecia de examinar las Recomendaciones relativas a la entrada en espacios cerrados a bordo de los buques era válida y, en consecuencia, preparó la justificación necesaria para incluir un nuevo punto en el programa de trabajo sobre el examen de las Recomendaciones antedichas, a fin de que se presentara a la consideración del MSC 85 (DSC 13/20, párrafos 4.13 y 20.1.3).

16.2 El Subcomité también recordó que el MSC 85 había examinado la propuesta del DSC 13 en cuanto al examen y la revisión, según fuera necesario, de las disposiciones específicas de las Recomendaciones relativas a la entrada en espacios cerrados a bordo de los buques (resolución A.864(20)) y, tras deliberar sobre la necesidad de ampliar el alcance de la labor para abarcar otros tipos de buque, acordó incluir en los programas de trabajo de los Subcomités BLG, DSC, FP y STW y en el orden del día provisional del DSC 14 un punto con alto grado de prioridad titulado "Revisión de las recomendaciones relativas a la entrada en espacios cerrados a bordo de los buques", con 2010 como fecha prevista de ultimación, nombrando coordinador al Subcomité DSC.

16.3 El Subcomité tomó nota de que debían examinarse tres cuestiones, a saber:

- .1 la entrada en espacios cerrados;
- .2 la propuesta de enmienda a la resolución A.864(20): "Recomendaciones relativas a la entrada en espacios cerrados a bordo de los buques"; y
- .3 la propuesta de enmienda a la regla III/19 del Convenio SOLAS para hacer obligatorios los ejercicios sobre los procedimientos de entrada y salvamento en los espacios cerrados,

y adoptó las decisiones que se indican en los párrafos siguientes.

Entrada en espacios cerrados

16.4 El Subcomité tomó nota de que el MAIIF había identificado, entre otras, las siguientes cuestiones que plantean preocupación en los informes:

- .1 falta de conocimientos, formación y entendimiento del peligro que entraña la entrada en espacios cerrados;
- .2 utilización del equipo protector personal (EPP) o del equipo de salvamento, falta de disponibilidad o tipo inapropiado, utilización indebida o equipo averiado;
- .3 señalización inadecuada o inexistente;

- .4 identificación inadecuada o inexistente de los espacios cerrados a bordo;
- .5 deficiencias en los sistemas de gestión de la seguridad; y
- .6 gestión deficiente, falta de dedicación y descuido.

16.5 El Subcomité también tomó nota de que el MAIIF había indicado que las investigaciones muestran que de los numerosos siniestros investigados, resulta evidente que la formación es inadecuada y que no se llevan a cabo los ejercicios necesarios en los procedimientos relacionados con las condiciones de seguridad para la entrada y el salvamento en espacios cerrados. La formación puede continuar siendo ineficaz si no está respaldada por un compromiso serio con el nivel de gestión requerido, una evaluación de la competencia y de las necesidades de formación a bordo y el desarrollo de una cultura de la seguridad que abarque desde la sede de la compañía hasta el capitán del buque, pasando por los oficiales y los marineros.

16.6 Tras reconocer la importancia de la información facilitada por el MAIIF en su documento DSC 14/INF.9, el Subcomité tomó nota de ella y acordó tenerla en cuenta cuando se enmiende la resolución A.864(20). Además, el Subcomité pidió a la Secretaría que publicara el documento DSC 14/INF.9 como documento del DSC 15 en los tres idiomas de trabajo, y se asegurara de que está listo para que se pueda examinar en el BLG 15, FP 54 y STW 41.

Propuestas de enmienda a la resolución A.864(20): "Recomendaciones relativas a la entrada en espacios cerrados a bordo de los buques"

16.7 El Subcomité examinó una propuesta presentada por Suecia (DSC 14/16) para actualizar disposiciones específicas de las Recomendaciones relativas a la entrada en espacios cerrados a bordo de los buques (resolución A.864(20)), debido al riesgo relacionado con el transporte de cargas y materiales que agotan el oxígeno, referentes a:

- .1 la preocupación de que los riesgos relacionados con el transporte de cargas aparentemente inocuas, tales como pellets de madera y otros productos de la madera, no son bien conocidos ni comprendidos, y se han presentado en los documentos DSC 13/INF.6 y DSC 13/INF.7;
- .2 el estudio de Suecia que figura en el documento DSC 13/INF.7 concluía que la medición tanto de monóxido de carbono como de oxígeno es esencial antes de la entrada en las bodegas de carga y en los espacios adyacentes cuya atmósfera se comunica con una carga de pellets de madera. No obstante, el estudio muestra que si el nivel mínimo de oxígeno se especifica con respecto a las cargas de astillas de madera y de pulpa de madera, se alcanza un nivel suficiente de seguridad;
- .3 Suecia manifestó la opinión de que si se utilizan las actuales Recomendaciones relativas a la entrada en espacios cerrados a bordo de los buques, el personal que realiza tales actividades está sujeto a un mayor riesgo de sufrir sucesos nocivos para la salud;
- .4 Suecia propuso las siguientes enmiendas a la resolución A.864(20);
 - .1 la resolución A.864(20) debería reflejar que las "escaleras de los espacios de carga" están incluidas en las definiciones de la sección 2;

- .2 aunque la información sobre los procedimientos de ventilación figura en cada ficha del Código IMSBC, también debería reflejarse en el texto general. Suecia propone que se enmiende la sección 3.1 de la resolución A.864(20) para reflejar este aspecto;
- .3 además, la resolución A.864(20) se centra con mucho detalle en el modo de proceder al entrar en espacios cerrados a bordo de los buques, pero no contiene procedimientos preventivos. Por consiguiente, Suecia propone que se añada una nueva sección 5.2; y
- .4 la expresión "pellets de madera" debería incluirse en el párrafo 9.4.4 de la resolución A.864(20).

16.8 El Subcomité se mostró de acuerdo con la propuesta de Suecia (DSC 14/16) en principio, y adoptó las medidas que se describen en los párrafos siguientes.

Propuesta de enmienda a la sección 2.1, Definiciones

16.9 El Subcomité reconoció el valor de la propuesta de enmienda a la sección 2.1 y, tras manifestar preocupación en cuanto a la implicación de esta propuesta sobre la utilización de los espacios de carga y pañoles de pintura para el almacenamiento de las provisiones de los buques, encargó al Grupo de trabajo por correspondencia que volviera a examinar la enmienda y le asesorara en consecuencia.

Propuesta de enmienda a la sección 3.1, Evaluación de riesgos

16.10 El Subcomité se mostró de acuerdo, en principio, con la propuesta.

Propuesta de enmienda a la sección 5, Precauciones de carácter general, nueva sección 5.2

16.11 El Subcomité, tras examinar la propuesta de enmienda a la sección 5, Precauciones de carácter general, nueva sección 5.2, y tras haber manifestado preocupación por lo que respecta al cierre/enclavamiento de los espacios cerrados en todo momento, encargó al Grupo de trabajo por correspondencia que volviera a examinar la enmienda y le asesorara en consecuencia.

Propuesta de enmienda a la sección 9.4, Cargas y materiales que agotan el oxígeno

16.12 El Subcomité se mostró de acuerdo, en principio, con la propuesta.

Propuestas de enmienda a la regla III/19 del Convenio SOLAS para hacer obligatorios los ejercicios sobre los procedimientos de entrada y salvamento en los espacios cerrados

16.13 El Subcomité examinó la propuesta de las Bahamas para introducir enmiendas en la regla III/19 del Convenio SOLAS relativas a la formación obligatoria sobre los procedimientos de entrada y salvamento en los espacios cerrados, en particular, una enmienda al párrafo 3.2 de la regla III/19 y la inclusión de un nuevo párrafo 3.5 en dicha regla, y respaldó la propuesta tras tomar nota de que para poder avanzar sobre esta cuestión debía incluirse el punto correspondiente en el programa de trabajo del Subcomité, y tomó nota de la intención de las Bahamas de presentar la justificación de este nuevo punto del programa de trabajo al MSC 87.

Constitución del Grupo de trabajo por correspondencia

16.14 El Subcomité acordó constituir un grupo de trabajo por correspondencia sobre la revisión de las Recomendaciones relativas a la entrada en espacios cerrados a bordo de los buques, coordinado por las Bahamas*, y le encargó que, teniendo en cuenta las observaciones pertinentes formuladas y las decisiones adoptadas en el Pleno, llevara a cabo las siguientes tareas:

- .1 preparar un proyecto de enmiendas a la resolución A.864(20) teniendo en cuenta la información y las propuestas pertinentes recogidas en los documentos DSC 14/16, DSC 14/INF.9, DSC 13/4/3, DSC 13/INF.6 y DSC 13/INF.7;
- .2 avanzar en las cuestiones teniendo en cuenta los resultados de la labor de los Subcomités BLG, FP y STW; y
- .3 presentar un informe por escrito al DSC 15.

17 EXAMEN DE LA EFICACIA DEL PROGRAMA DE INSPECCIÓN DE CONTENEDORES

17.1 El Subcomité recordó que el MSC 84 había examinado el documento MSC 84/22/15 (República de Corea) en el que se proponía examinar la eficacia del programa de inspección de contenedores (CIP) para alentar a los Gobiernos Miembros a que presentaran informes sobre sus CIP y elaboraran estrategias sobre la mejor manera de utilizar la información presentada de conformidad con la circular MSC/Circ.1202, sobre el programa de inspección de contenedores, a fin de reducir los sucesos registrados con mercancías peligrosas en el mar. El Comité acordó incluir en el programa de trabajo del Subcomité DSC un punto de baja prioridad titulado "Examen de la eficacia del programa de inspección de contenedores", para cuya ultimación serán necesarios dos periodos de sesiones (MSC 84/24, párrafo 22.10).

17.2 El Subcomité recordó también que el DSC 13 había decidido iniciar el examen de la cuestión en este periodo de sesiones, con miras a ultimarla en 2010.

17.3 El Subcomité tomó nota de las cuestiones que se exponen bajo el encabezamiento Lecciones extraídas de los resultados del programa de inspección de contenedores implantado en la República de Corea (véase el documento DSC 14/17 (República de Corea)), y una propuesta de publicar una nueva circular MSC para mejorar el grado de implantación del programa de inspección de contenedores (DSC 14/17/1, República de Corea).

17.4 El Subcomité, tras tomar nota de que:

- .1 La República de Corea había señalado que, aunque en la circular MSC.1/Circ.1202 se invita a los Gobiernos Miembros a que presenten los resultados de sus CIP al Subcomité, al cabo de un periodo de 10 años tan sólo un número reducido de Gobiernos Miembros han comunicado los resultados de sus CIP a la Organización. Un número tan limitado de informes no es suficiente para que la Organización pueda evaluar el grado de cumplimiento general de las normas de la OMI correspondientes.

* **Coordinador:**
Sr. Phillip Belcher
Technical and Compliance Officer
The Bahamas Maritime Authority
120 Old Broad Street
Londres EC2N 1AR
Teléfono: +44 (0)20 7562 1300
Facsímil: +44 (0)20 7614 0653
Correo electrónico: ma@bahamasmaritime.com
Sitio en la Red: www.bahamasmaritime.com

- .2 Basándose en esta observación, la República de Corea llegó a la conclusión de que:
- .1 el CIP ha alentado a los Estados Miembros, especialmente a aquellos que no han implantado un programa de inspecciones, a cumplir los correspondientes instrumentos de la OMI;
 - .2 la implantación estable del CIP mejorará la seguridad de la vida humana en el mar y la protección del medio ambiente,

así como de las deliberaciones mantenidas al respecto, acordó que el programa de inspección de contenedores podría ser de ayuda para el cumplimiento de los instrumentos pertinentes de la OMI y que es razonable seguir ocupándose de esta cuestión mediante un grupo de trabajo/redacción durante el próximo periodo de sesiones. Por consiguiente, el Subcomité invitó a la República de Corea y a otras delegaciones interesadas a que presentaran propuestas en el DSC 15.

18 INSTALACIÓN DE EQUIPO PARA LA DETECCIÓN DE OBJETOS CONTAMINADOS POR RADIATIVIDAD EN LOS PUERTOS

18.1 El Subcomité recordó que el DSC 13, tras examinar un documento de la República Islámica del Irán (DSC 13/18/1) en el que se observa que grandes cantidades de mercancías se importan a través de puertos marítimos y que parte de ellas presentan riesgos de contaminación radiactiva debida a causas naturales o de otro tipo, y se propone, por esos motivos y para proteger la seguridad de los trabajadores portuarios, de otras personas y del medio ambiente, la instalación de un equipo fijo o portátil para detectar la radiación y la formación adecuada en materia de protección contra la radiación de los trabajadores que intervengan en el transporte de materiales radiactivos, había respaldado la propuesta en principio, tomado nota de la intención de la República Islámica del Irán de presentar al MSC 86 una justificación de la inclusión del correspondiente punto nuevo en el programa de trabajo y había señalado también que toda labor desempeñada por el Subcomité se llevaría a cabo en estrecha colaboración en el OIEA.

18.2 El MSC 86, tras examinar el documento MSC 86/23/8 (República Islámica del Irán), en el que se propone elaborar disposiciones relativas a la instalación de equipo para la detección de fuentes radiactivas o de objetos contaminados por radiactividad en los puertos y acordó incluir en el programa de trabajo del Subcomité y en el orden del día provisional del DSC 14 un punto de alta prioridad titulado "Instalación de equipo para la detección de fuentes radiactivas o de objetos contaminados por radiactividad en los puertos", fijando 2011 como fecha prevista de ultimación (MSC 86/26, párrafo 23.6).

18.3 El Subcomité, tras examinar la propuesta de la República Islámica del Irán (DSC 14/18) sobre los principios y directrices relativos a la instalación de dispositivos de detección de radiactividad para identificar materiales radiactivos y contaminados en los puertos, y tras tomar nota de las intervenciones del representante del OIEA, así como de las deliberaciones mantenidas, acordó que en vez de elaborar orientaciones de la OMI en paralelo, desearía que la Organización trabajara en estrecha cooperación con el OIEA con miras a elaborar normas apropiadas del OIEA y otros documentos guía pertinentes, que se podrían refrendar mediante referencias en una circular MSC, e invitó al OIEA a que le informara acerca de la labor que realice a este respecto, cuando proceda.

19 PROGRAMA DE TRABAJO Y ORDEN DEL DÍA DEL DSC 15

19.1 Teniendo en cuenta el progreso realizado en el actual periodo de sesiones y las disposiciones del procedimiento de gestión de los órdenes del día que figuran en los párrafos 3.14 a 3.27 de las Directrices sobre organización y método de trabajo (MSC-MEPC.1/Circ.2), el Subcomité revisó su programa de trabajo (DSC 14/WP.2) basándose en el aprobado por el MSC 86 y teniendo en cuenta las decisiones pertinentes del MEPC 59, y elaboró el programa de trabajo revisado del Subcomité y el orden del día provisional del DSC 15, los cuales figuran en el anexo 14. Al revisar el programa de trabajo, el Subcomité acordó invitar al MSC y al MEPC a que, en lo que se refiere a las cuestiones relacionadas con el medio ambiente:

- .1 suprimir los siguientes puntos del programa de trabajo:
 - .1.1 punto A.2 – Enmiendas al Código ESC y recomendaciones conexas;
 - .1.2 punto A.3 – Examen del Código BLU;
 - .1.3 punto A.4 – Examen de las Recomendaciones sobre la utilización sin riesgos de plaguicidas en los buques;
 - .1.4 punto A.10 – Enmiendas al Anexo III del MARPOL;
 - .1.5 punto B.1 – Examen de las prescripciones relativas a la documentación aplicables a las mercancías peligrosas en bultos;
- .2 ampliar el plazo previsto para la ultimación de los siguientes puntos del programa de trabajo:
 - .2.1 punto A.1 – Enmienda 36-12 al Código IMDG y a sus suplementos 2011;
 - .2.2 punto A.4 – Estiba de materias que reaccionan con el agua 2010;
 - .2.3 punto A.5 – Examen de las Directrices sobre la arrumazón de las unidades de transporte 2010;
 - .2.4 punto A.6 – Revisión de las Recomendaciones relativas a la entrada en espacios cerrados a bordo de los buques 2010;
 - .2.5 punto A.8 – Enmiendas al Convenio internacional sobre la seguridad de los contenedores, 1972 y circulares conexas 2010.

19.2 El Subcomité invitó al Comité a que aprobara su propuesta de programa de trabajo revisado y el orden del día provisional del DSC 15, que figuran en el anexo 15.

Plan de acción de alto nivel de la Organización y prioridades para el bienio 2008-2009

19.3 El Subcomité aceptó la situación de los resultados previstos del Plan de acción de alto nivel de la Organización y las prioridades para el bienio 2008-2009 relativas a su labor, que figuran en el anexo 15.

Preparativos para el próximo periodo de sesiones

19.4 El Subcomité acordó que en el DSC 15 establecería grupos de trabajo y de redacción sobre los siguientes temas:

- .1 Revisión de las Recomendaciones relativas a la entrada en espacios cerrados a bordo de los buques;
- .2 Revisión del Código de prácticas de seguridad para buques que transporten cubiertas de madera;
- .3 Enmiendas al Código IMSBC, incluida la evaluación de las propiedades de las cargas sólidas a granel; y
- .4 Examen de la eficacia del Programa de inspección de contenedores.

así como que la Presidenta, en consulta con la Secretaría, debería abordar la selección final, teniendo en cuenta la documentación presentada sobre los temas que anteceden, y debería informar al Subcomité en consecuencia, con tiempo suficiente para el próximo periodo de sesiones.

19.5 El Subcomité estableció grupos de trabajo por correspondencia sobre los siguientes temas, que deberán presentar sus informes al DSC 15:

- .1 Examen de las disposiciones relativas a estiba y segregación establecidas en los capítulos 7.1 y 7.2 del Código IMDG;
- .2 Revisión de las Recomendaciones relativas a la entrada en espacios cerrados a bordo de los buques; y
- .3 Revisión del Código de prácticas de seguridad para buques que transporten cubiertas de madera.

Futuras reuniones del Grupo de supervisores técnicos y de redacción

19.6 El Subcomité acordó que no habría más reuniones del Grupo de supervisores técnicos y de redacción en 2010; no obstante, tomando nota de que siguiendo la práctica establecida el Grupo debería celebrar dos reuniones en 2011, la primera entre mayo y junio de 2011 y la segunda a continuación del DSC 16, el Subcomité pidió al Comité que aprobara la celebración de dos reuniones del Grupo en 2011.

Fecha del próximo periodo de sesiones

19.7 El Subcomité tomó nota de que provisionalmente se había previsto que su 15º periodo de sesiones se celebrara del 13 al 17 de septiembre de 2010.

20 ELECCIÓN DE PRESIDENTE Y VICEPRESIDENTE PARA 2010

20.1 De conformidad con el Reglamento interior del Comité de Seguridad Marítima, el Subcomité reeligió por unanimidad a la Sra. Olga P. Lefèvre (Francia) como Presidenta y al Sr. Arsenio A. Domínguez (Panamá) como Vicepresidente, ambos para 2010.

21 OTROS ASUNTOS

21.1 El Subcomité tomó nota de que en relación con este punto del orden del día había que examinar, principalmente, tres cuestiones, y tomó las medidas que se indican en los párrafos siguientes.

Necesidades de espectro para la identificación y la protección de los contenedores de carga que entran y salen de los puertos internacionales y que se embarcan en buques que efectúan viajes internacionales y se desembarcan de ellos.

21.2 El Subcomité recordó que el COMSAR 12, tras examinar una propuesta presentada por los Estados Unidos (COMSAR 12/4/4) había pedido al Comité Técnico 104 y al Comité Técnico 8 de la ISO que le presentaran observaciones sobre las necesidades de espectro de radio para los dispositivos de identificación por radiofrecuencia utilizados en los contenedores de carga con ese propósito y que informara a la OMI, según correspondiera (COMSAR 12/15, párrafos 4.33 a 4.35 y anexo 5). En la cuarta reunión del Grupo mixto OMI/UIT de expertos sobre radiocomunicaciones marítimas, celebrada del 10 al 12 de junio de 2008, se debatió el punto 1.10 del orden del día de la CMR-11, se preparó un anteproyecto de la postura de la OMI y se identificaron nuevas medidas que podrían tomarse en preparación de dicha postura sobre este particular (COMSAR 13/4, párrafos 31 a 35 y anexo 5).

21.3 El Subcomité recordó también que el COMSAR 13 había tomado nota de que debido al gran número de contenedores de carga que entran y salen de los puertos internacionales, hay una necesidad creciente de identificarlos y mantener su protección desde el puerto de origen hasta el puerto de destino, y que el Comité Técnico 104 de la ISO estaba elaborando normas para los dispositivos de identificación por radiofrecuencia (RFID) utilizados en los contenedores de carga con ese propósito, aunque también se estaba desarrollando otra tecnología, dependiente del espectro, como las redes en malla que podría ayudar a colmar esa necesidad. La ISO (COMSAR 13/4/3) estimaba que una de las razones por la que el seguimiento de los contenedores ha sido lenta en la adopción de la tecnología RFID es la falta de una banda de frecuencia común que pueda utilizarse económicamente en todo el mundo. La asignación de espectro en los puertos, necesaria para la identificación y protección de los contenedores de carga, podría mejorar la eficacia de la interoperabilidad internacional de tales sistemas, sin causar interferencia a otros usos de ese espectro fuera de los puertos. Pueden ser necesarios estudios adicionales para evaluar la actual y la futura tecnología RFID de los sistemas de contenedores de carga.

21.4 El Subcomité también recordó que el COMSAR 13 había tomado nota además de la opinión de la delegación de China de que aún se necesitaba contar con más información y nuevos datos para demostrar la necesidad y la necesidad imperiosa de la asignación de espectro adicional.

21.5 En vista de lo que antecede, el COMSAR 13 acordó pedir orientaciones al Subcomité sobre el seguimiento y la identificación de los contenedores de carga e invitó al Comité a que pidiera al Subcomité que considerara el seguimiento y la identificación de los contenedores de carga y asesorara al COMSAR 14. También se invitó a los Gobiernos Miembros a que presentaran las propuestas pertinentes sobre este punto en la próxima reunión del Grupo mixto OMI/UIT de expertos, en junio de 2009, así como en el COMSAR 14 (COMSAR 13/14, párrafos 4.57 a 4.59).

21.6 El Subcomité tomó nota de que había que examinar una cuestión, a saber, las necesidades de espectro para la identificación y la protección de los contenedores de carga que entran y salen de los puertos internacionales y que se embarcan en buques que efectúan viajes internacionales y se desembarcan de ellos.

21.7 Tras examinar el documento DSC 14/21, el Subcomité decidió que en un futuro próximo, es posible que se tengan que llevar dispositivos de identificación por radiofrecuencia (RFDI) en contenedores de carga para mejorar la identificación, el seguimiento y la vigilancia de los buques y la carga con fines de protección de buques y puertos, y que sería importante que la OMI respaldara iniciativas para obtener una banda de frecuencias común que pueda utilizarse en todo el mundo y que sea económica.

21.8 El Subcomité tomó nota de que el apoyo a la atribución de una banda de frecuencias común para el uso armonizado de dispositivos de identificación por radiofrecuencia no debería excluir la implantación de dicho sistema en el marco de la OMI. A este respecto, el Subcomité refrendó las opiniones de Alemania de que las normas elaboradas para los dispositivos de identificación automática por radiofrecuencia también deberían tener en cuenta que dichos dispositivos, cuando están equipados con suministro de energía eléctrica, tienen que ser de tipo certificado como seguro, ya que los contenedores equipados con dichos dispositivos se pueden transportar en bodegas de carga, junto con otros contenedores que lleven mercancías peligrosas, no debiendo haber en la bodega, según la regla II-2/19 del Convenio SOLAS, ninguna fuente de ignición, y que era preciso seguir estudiando esta cuestión.

21.9 Tras examinar los debates mantenidos, el Subcomité acordó dar una señal positiva al Subcomité COMSAR, a la UIT y a otros organismos interesados, en el sentido de que era necesario respaldar iniciativas para obtener una banda de frecuencias común para la utilización de dispositivos de identificación por radiofrecuencia en contenedores de carga con objeto de incrementar la seguridad y la protección y utilizar estos dispositivos en el futuro de manera eficiente y rentable, teniendo en cuenta que es preciso continuar realizando una labor técnica en el contexto del párrafo 21.8.

Medios de difusión de la información sobre reglamentos locales

21.10 El Subcomité recordó que el DSC 13, tras tomar nota de que el DSC 12 había acordado que existían tres posibles opciones para difundir la información sobre los reglamentos locales, a saber:

- .1 mediante una circular SLS;
- .2 mediante una circular DSC sobre información acerca de las reglas nacionales, en la que se recopilaría información de las Administraciones y que la Secretaría mantendría y actualizaría regularmente; o
- .3 mediante la petición a la Secretaría de que recopilara, mantuviera y actualizara toda la información presentada por las Administraciones sobre este asunto en el Sistema mundial integrado de información marítima (GISIS), de acceso público,

mostró su conformidad con el resultado de la consideración de la Secretaría de que la mejor manera de difundir información sobre los reglamentos locales es mantener dicha información en GISIS y publicar una circular MSC en la que se informe a las entidades de la disponibilidad de dicha información en el sistema anteriormente mencionado.

21.11 El Subcomité recordó asimismo que el MSC 86 había refrendado la decisión del Subcomité de que una manera apropiada de difundir información sobre los reglamentos locales es mantenerla en GISIS y publicar una circular MSC en la que se informe a las entidades de la disponibilidad de dicha información en el sistema mencionado. Tras refrendar esa decisión, el Comité pidió al Subcomité que elaborara el correspondiente proyecto de circular MSC para que se aprobara y pidió a la Secretaría que elaborara un módulo apropiado del GISIS para difundir la información.

21.12 Tras examinar el documento DSC 14/WP.4 el Subcomité mostró su conformidad con el proyecto de circular MSC, Información sobre la reglamentación local, que figura en el anexo 16, con miras a someterlo a la aprobación del MSC 87.

Códigos, recomendaciones, directrices y otros instrumentos no obligatorios

21.13 El Subcomité recordó que el MSC 83, al examinar la lista de códigos, recomendaciones, directrices y otros instrumentos no obligatorios relativos a la seguridad y la protección en relación con la labor del Comité (MSC 82/18/1 y MSC 82/INF.12, que se aplazaron en el MSC 82 hasta el MSC 83), remitió el examen detallado de la lista a los subcomités pertinentes para que indicaran los instrumentos que podían ser pertinentes en el contexto de la recopilación de información sobre su implantación.

21.14 Tras tomar nota de que la lista que contiene 47 instrumentos no obligatorios y la información recibida sobre el nuevo desarrollo del GISIS apoyaban en general la elaboración de un módulo GISIS sobre prescripciones y recomendaciones no obligatorias que la Secretaría mantendría actualizado, y tomando nota de la opinión de que algunas circulares no pertenecían al ámbito de competencia del Subcomité, el DSC 13 pidió a la Secretaría que examinara la lista a fin de reflejar la postura del Subcomité con exactitud.

21.15 El Subcomité tomó nota de que la Secretaría se está ocupando de este tema y que presentará un informe al respecto a su debido tiempo.

22 MEDIDAS CUYA ADOPCIÓN SE PIDE A LOS COMITÉS

22.1 Se invita al Comité de Seguridad Marítima a que en su 87º periodo de sesiones tenga a bien:

- .1 acordar pedir a la Secretaría que garantice la plena armonización de las futuras versiones del Código IMDG, esto es, los textos que figuran en los documentos de la OMI, en la publicación y en las versiones en CD-ROM y en Internet (párrafo 3.5);
- .2 aprobar el proyecto de circular MSC sobre la Interpretación de las prescripciones de estiba y segregación del Código IMSBC aplicables a las BRIQUETAS DE LIGNITO y al CARBÓN en relación con las "zonas calientes" (párrafo 4.37 y anexo 1);
- .3 aprobar el proyecto de enmiendas al Código de prácticas de seguridad para la estiba y sujeción de la carga y el correspondiente proyecto de circular MSC (párrafo 5.12 y anexo 2);
- .4 aprobar el proyecto de Directrices revisadas para la preparación del Manual de sujeción de la carga y el correspondiente proyecto de circular MSC (párrafo 5.14 y anexo 3);

-
- .5 aprobar el proyecto de enmiendas a los Factores que han de tenerse en cuenta al examinar la estiba y la sujeción seguras de unidades de carga y de vehículos en los buques (resolución A.533(13)) y el correspondiente proyecto de circular MSC (párrafo 5.15 y anexo 4);
 - .6 aprobar el proyecto de enmiendas a las Directrices sobre medios de sujeción para el transporte de vehículos de carretera en buques de transbordo rodado (resolución A.581(14)), enmendadas por la circular MSC/Circ.812, y el correspondiente proyecto de circular MSC (párrafo 5.16 y anexo 5);
 - .7 aprobar las propuestas de enmienda al Código BLU y el correspondiente proyecto de resolución MSC (párrafo 7.5 y anexo 6);
 - .8 aprobar las propuestas de enmienda al Manual de embarque y desembarque de cargas sólidas a granel para representantes de terminales y la correspondiente circular MSC (párrafo 7.6 y anexo 7);
 - .9 aprobar el proyecto de circular MSC sobre las Consideraciones adicionales para la seguridad de las operaciones de carga de graneleros (párrafo 7.9 y anexo 8);
 - .10 aprobar el proyecto de circular MSC revisado, titulado "Recomendaciones sobre la utilización sin riesgos de plaguicidas en los buques" (párrafo 8.6.1 y anexo 9);
 - .11 refrendar la recomendación del Subcomité de que deberían enmendarse las referencias a las Recomendaciones sobre la utilización sin riesgos de plaguicidas en los buques y a las Recomendaciones sobre la utilización sin riesgos de plaguicidas en los buques aplicables a la fumigación de las unidades de transporte, que figuran en la nota a pie de página del capítulo VI del Convenio SOLAS, en el Código IMDG y en el Código IMSBC, y pedir a la Secretaría que adopte las medidas pertinentes (párrafo 8.6.8);
 - .12 aprobar el proyecto de Recomendaciones revisadas relativas a la interpretación y aplicación armonizadas del Convenio internacional sobre la seguridad de los contenedores, 1972, en su forma enmendada, y el correspondiente proyecto de circular MSC (párrafos 12.9.4 a 14 y anexo 10);
 - .13 aprobar el proyecto de enmiendas a los anexos del Convenio internacional sobre la seguridad de los contenedores, 1972, en su forma enmendada, con miras a su adopción ulterior (párrafo 12.9.5 y anexo 11);
 - .14 instar a las Partes Contratantes del Convenio a que depositen un documento de aceptación de las enmiendas al Convenio CSC, 1972 (resolución A.737(18)), con objeto de que las enmiendas de 1993 al Convenio entren en vigor (párrafo 12.9.6);
 - .15 aprobar el proyecto de enmiendas a la regla VII/4 del Convenio SOLAS, con miras a su adopción en el MSC 88, fijando en el 1 de enero de 2014 la fecha prevista de entrada en vigor, de manera que dicha fecha coincida con la de la entrada en vigor de la Enmienda 36-12 al Código IMDG (párrafo 14.4 y anexo 12);

- .16 aprobar la propuesta de programa de trabajo revisado del Subcomité y el orden del día provisional del DSC 15 (párrafo 19.1 y anexo 14);
- .17 refrendar el estado de los resultados previstos en el Plan de acción de alto nivel para los bienios 2008-2009 y 2010-2011 relativos a la labor del Subcomité (párrafo 19.3 y anexo 15);
- .18 aceptar la medida del Subcomité de dar una señal positiva al Subcomité COMSAR, a la UIT y a otros organismos interesados en el sentido de que era necesario respaldar iniciativas para obtener una banda de frecuencias común para la utilización de dispositivos de identificación por radiofrecuencia (RFID) en los contenedores de carga, con objeto de incrementar la seguridad y la protección, y para que dichos dispositivos se puedan utilizar de manera eficaz y económica en el futuro, teniendo presente que la labor técnica a este respecto tiene que continuar (párrafo 21.9);
- .19 aprobar el proyecto de circular MSC relativo a Información sobre reglamentos locales (párrafo 21.12 y anexo 16); y
- .20 aprobar el informe, en términos generales.

22.2 Se invita al Comité de Protección del Medio Marino a que en su 60º periodo de sesiones tenga a bien:

- .1 aprobar el proyecto de enmiendas al Anexo III del Convenio MARPOL, con miras a su adopción en el MEPC 61 (párrafo 15.10.1 y anexo 13).

ANEXO 1

PROYECTO DE CIRCULAR MSC

INTERPRETACIÓN DE LAS PRESCRIPCIONES DE ESTIBA Y SEGREGACIÓN DEL CÓDIGO IMSBC APLICABLES A LAS BRIQUETAS DE LIGNITO Y AL CARBÓN EN RELACIÓN CON LAS "ZONAS CALIENTES"

1 [En su 87º periodo de sesiones (12 a 21 de mayo de 2010)], el Comité de Seguridad Marítima, tras tomar nota de que las disposiciones del Código IMSBC se pueden aplicar con carácter voluntario a partir del 1 de enero de 2009 y de que se prevé que adquieran carácter obligatorio en virtud del Convenio SOLAS el 1 de enero de 2011, reconoció la necesidad de aclarar las siguientes prescripciones de estiba y segregación:

- .1 en el párrafo 5 de la sección "Estiba y segregación" del apéndice de la ficha correspondiente a las BRIQUETAS DE LIGNITO: "Esta carga no se estibará junto a zonas calientes."; y
- .2 en el párrafo 4 de la sección "Prescripciones relativas a estiba y segregación" del apéndice de la ficha correspondiente al CARBÓN: "El capitán comprobará que la carga no se estiba junto a zonas calientes."

2 El Comité acordó que la expresión "junto a zonas calientes" que figura en estas disposiciones debería interpretarse como "zonas límite de la bodega de carga en contacto con la carga, con una temperatura consistentemente superior a 55 °C durante el transporte de la carga, que a veces se puede experimentar cuando los tanques de combustible líquido en servicio y los tanques de decantación del combustible líquido con sistema de calentamiento tengan un límite común con la bodega de carga".

3 El Comité recomienda que, al aplicar la interpretación anteriormente mencionada, se tenga en cuenta lo siguiente:

"Los tanques de combustible líquido con un sistema de calentamiento adyacentes a los espacios de carga en los que se transporten estas cargas no deberían considerarse por lo general "zonas calientes" cuando la temperatura del combustible líquido esté regulada a menos de 55 °C, esta temperatura no se supere durante más de 12 horas en cualquier periodo de 24 horas y la temperatura máxima alcanzada del combustible líquido no exceda de los 65 °C."

4 Se invita a los Gobiernos Miembros a que utilicen esta interpretación a modo de orientación al aplicar las disposiciones del Código IMSBC y a que la pongan en conocimiento de todas las partes interesadas.

ANEXO 2

PROYECTO DE CIRCULAR MSC

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

1 En su [87º periodo de sesiones (12 a 21 de mayo de 2010)], el Comité de Seguridad Marítima aprobó enmiendas al Código de prácticas de seguridad para la estiba y sujeción de la carga (Código ESC), las cuales figuran en el anexo.

2 Se invita a los Gobiernos Miembros a que pongan las enmiendas al Código ESC adjuntas en conocimiento de los propietarios de buques, armadores, capitanes y tripulaciones y de todas las demás partes interesadas, y en particular a que alienten a los propietarios de buques y los operadores de terminales a que:

- .1 apliquen las enmiendas adjuntas, en su totalidad, a los buques portacontenedores cuya quilla se haya colocado o cuya construcción se halle en una fase equivalente el 1 de enero de 2015 o posteriormente;
- .2 apliquen las secciones 4.4 (Formación y familiarización), 7.1 (Introducción), 7.3 (Mantenimiento) y 8 (Proyecto y seguridad de contenedores especializados) a los buques portacontenedores existentes, cuya quilla se haya colocado o cuya construcción se halle en una fase equivalente antes del 1 de enero de 2015; y
- .3 apliquen los principios de esta orientación recogidos en las secciones 6 (Proyecto) y 7.2 (Procedimientos operacionales) a los buques portacontenedores existentes, en la medida de lo posible según lo determine la Administración del Estado de abanderamiento, en el entendimiento de que no se exigirá que los buques existentes se amplíen o se sometan a otras modificaciones importantes estructurales.

ANEXO

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

- 1 El nuevo anexo 14 que figura a continuación se inserta después del anexo 13 existente:

"ANEXO 14

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

1 FINALIDAD

Asegurarse de que las personas encargadas de llevar a cabo las tareas de sujeción de contenedores sobre cubierta disponen de un acceso y de lugares de trabajo seguros, y de que ello se tiene 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, sociedades de clasificación, Administraciones y proyectistas de buques para la elaboración de un plan de sujeción y acceso seguro a la carga.

2 ALCANCE

El presente anexo se aplica a todos los buques proyectados o equipados específicamente para transportar contenedores sobre cubierta.

3 DEFINICIONES

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

3.2 Por *vallas*, que es un término genérico, se entienden las barandillas, los pasamanos de seguridad, las barreras de seguridad y estructuras análogas que ofrecen protección contra las caídas.

3.3 Por *lugares de trinca* se entienden las siguientes posiciones:

- entre contenedores estibados en tapas de escotilla;
- en los extremos de las escotillas;
- en los puntales de sujeción fuera de borda;
- lugares de trinca fuera de borda en tapas de escotilla; y
- en otros lugares en los que se trabaja para sujetar los contenedores.

3.4 Por *SATL* se entienden los cerrojos giratorios semiautomáticos.

3.5 Por *sujeción* se entiende también las operaciones de trinca y destrinca.

3.6 Por *galderas* se entienden los tabloneros laterales de una escala.

3.7 Por *tensores y barras de trinca*^{*} se entienden también dispositivos de sujeción de la carga semejantes.

* Véase la norma ISO 3874, Anexo D, *Lashing rod systems and tensioning devices*.

4 GENERALIDADES

4.1 Introducción

4.1.1 Las lesiones que sufren los trabajadores portuarios a bordo de los buques de paso constituyen la gran mayoría de los accidentes que se registran en los puertos de contenedores, y la actividad más habitual relacionada con tales lesiones es la trunca y destrunca de los contenedores de cubierta. La tripulación del buque dedicada a operaciones relacionadas con la carga está expuesta a peligros semejantes.

4.1.2 Durante las etapas de proyecto y construcción de los buques portacontenedores es fundamental prever lugares de trabajo seguros para la tripulación y los trabajadores encargados de la sujeción.

4.1.3 Cabe recordar a los propietarios y proyectistas de buques portacontenedores los peligros que conllevan las operaciones de sujeción de contenedores y se los insta a que construyan y utilicen sistemas de sujeción de contenedores con proyectos que garanticen la seguridad. Su finalidad debe ser eliminar o al menos reducir la necesidad de:

- .1 trabajar en la parte superior de los contenedores;
- .2 trabajar en otros lugares que entrañen riesgos similares; y
- .3 el uso de equipo de sujeción pesado y difícil de manejar.

4.1.4 Debe tenerse en cuenta que la provisión de condiciones de trabajo seguras para la sujeción de contenedores incluye el examen de 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 de los buques más pequeños.

4.2 Recomendaciones revisadas sobre la seguridad del personal durante las operaciones de sujeción de contenedores (MSC.1/Circ.1263)

Los propietarios, los proyectistas y las Administraciones deberán tener en cuenta las recomendaciones para el proyecto seguro de los dispositivos de sujeción que se recogen en las presentes directrices y en las "Recomendaciones sobre la seguridad del personal durante las operaciones de sujeción de contenedores" (MSC.1/Circ.1263).

4.3 Plan de acceso seguro a la carga

4.3.1 Las Directrices para la elaboración del Manual de sujeción de la carga (MSC/Circ.745) disponen que los buques proyectados o equipados específicamente para transportar contenedores deben llevar a bordo un Plan de acceso seguro a la carga aprobado, para todas las zonas donde se sujeten contenedores.

4.3.2 Las partes interesadas, incluidos los proyectistas y constructores de buques, las Administraciones, las sociedades de clasificación y los fabricantes de equipo de sujeción, sin que esta enumeración sea exhaustiva, deberán intervenir 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 deberá elaborar en la etapa de proyecto de conformidad con [el capítulo 5 del anexo de la circular MSC/Circ...].

4.3.4 Los proyectistas deberán incluir en el Plan de acceso seguro a la carga las recomendaciones del 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 y familiarización

4.4.1 El personal dedicado a las operaciones de sujeción de contenedores deberá recibir formación relativa a las tareas de trinca/destrinca de los contenedores, según sea necesario para cumplir sus obligaciones en condiciones de seguridad. Esta formación debe incluir los distintos tipos del equipo de sujeción cuya utilización se prevé.

4.4.2 El personal dedicado a las operaciones de sujeción de la carga deberá recibir formación sobre la identificación y manipulación del equipo de sujeción que no funcione o lo haga defectuosamente, de conformidad con los procedimientos de cada buque, a fin de asegurarse de que el equipo dañado se aparta para reparación y mantenimiento o para su eliminación.

4.4.3 El personal dedicado a las operaciones de sujeción de contenedores deberá recibir formación para desarrollar los conocimientos y las aptitudes mentales y físicas para la manipulación, necesarias para realizar su trabajo en condiciones seguras y eficazmente, y para desarrollar una conciencia general de la seguridad a fin de reconocer y evitar posibles peligros.

4.4.4 El personal debe recibir formación relativa a la seguridad de los sistemas de trabajo. Cuando deba trabajar en altura, en la formación se deberá incluir la utilización del equipo pertinente. Cuando sea posible, el uso del equipo de protección para prevenir las caídas tendrá prioridad respecto de los sistemas para detener las caídas.

4.4.5 El personal que deba manipular cables de refrigeración y/o conectar o desconectar unidades refrigeradas también deberá recibir formación para reconocer los cables, receptáculos y enchufes defectuosos.

4.4.6 El personal que realiza operaciones de carga a bordo de buques portacontenedores deberá estar familiarizado con las características específicas del buque y los posibles riesgos que conllevan las operaciones necesarias para llevar a cabo sus tareas.

5 RESPONSABILIDADES DE LAS PARTES INTERESADAS

5.1 Las Administraciones deberán asegurarse 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 están actualizados; y
- .3 los planos de trinca y el Plan de acceso seguro a la carga son compatibles con el proyecto del buque y el equipo disponible.

5.2 Los propietarios y armadores deberán asegurarse 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 debe figurar dicha carga máxima de sujeción;
- .2 se cumplen las prescripciones operacionales que figuran en el presente anexo;
- .3 las correcciones, cambios o enmiendas al Manual de sujeción de la carga, los planos de trinca y el Plan de acceso seguro a la carga se envían rápidamente a la autoridad competente para su aprobación; y
- .4 sólo se utilizarán equipos compatibles y homologados en condiciones de seguridad.

5.3 Los proyectistas deberán seguir las prescripciones de proyecto que figuran en las presentes directrices.

5.4 Los constructores deberán seguir las prescripciones de proyecto que figuran en las presentes directrices.

5.5 Los operadores de la terminal de buques portacontenedores deberán asegurarse de que se da cumplimiento a las partes pertinentes del presente anexo.

6 PROYECTO

6.1 Consideraciones generales relativas al proyecto

6.1.1 Evaluación del riesgo

6.1.1.1 Se deberán llevar a cabo evaluaciones del riesgo en la etapa de proyecto, teniendo en cuenta las prescripciones operacionales y las recomendaciones del 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 deberá efectuarse antes o durante la elaboración del Plan de acceso seguro a la carga. Entre los riesgos que procede evaluar deben incluirse los siguientes:

- .1 resbalones, tropezones y caídas;
- .2 caídas desde una altura;
- .3 lesiones causadas por la manipulación del dispositivo de trinca;
- .4 golpes causados por las trincas u otros objetos al caer;
- .5 posibles daños debidos a las operaciones con contenedores. Las zonas de riesgo elevado deberán identificarse a fin de establecer la protección adecuada u otros métodos para evitar daños importantes;
- .6 riesgos eléctricos adyacentes (conexiones de cables de refrigeración, etc.);

- .7 la adecuación del acceso a todas las zonas, para realizar las operaciones de sujeción de los contenedores en condiciones de seguridad;
- .8 ergonomía (por ejemplo, tamaño y peso) del equipo de trinca manual; y
- .9 consecuencias de la trinca de contenedores de altura igual o superior a nueve pies con seis pulgadas y de la estiba combinada de contenedores de 40 pies y 45 pies.

6.1.1.2 Los constructores de buques deberán colaborar con los proyectistas de los equipos de sujeción para llevar a cabo evaluaciones del riesgo y asegurarse de que cuando se construyen buques portacontenedores se satisfacen los criterios básicos que se indican a continuación.

6.1.2 Los proyectistas de buques deben asegurarse de que las operaciones de sujeción de contenedores en lugares apartados pueden realizarse en condiciones de seguridad. Se deberá proveer, como mínimo, una plataforma que permita trabajar en condiciones de seguridad. Esta plataforma deberá tener una valla para evitar la caída de los trabajadores.

6.1.3 El espacio entre los contenedores estibados previsto para que los trabajadores realicen las operaciones de sujeción debe ofrecer:

- .1 una superficie de trabajo firme y plana;
- .2 una zona de trabajo, sin contar las trincas colocadas, 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 adyacentes de las trincas en cubierta o en las brazolas de escotilla, para ajustar 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 trinca; y
- .8 alumbrado adecuado, de conformidad con las presentes directrices.

6.1.4 Los proyectistas de buques deben tratar de eliminar la necesidad de acceder y trabajar en la parte superior de los contenedores estibados en cubierta.

6.1.5 Las plataformas se deberán proyectar de modo que ofrezcan una superficie de trabajo despejada, sin obstrucciones causadas por las tuberías de cubierta u otras estructuras, teniendo en cuenta los siguientes elementos:

- .1 los contenedores deben poder estibarse dentro del alcance seguro de los trabajadores que utilizan la plataforma; y
- .2 las dimensiones de la zona de trabajo y de los elementos de sujeción utilizados.

6.2 Disposiciones para el acceso seguro

6.2.1 Disposiciones generales

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

6.2.1.2 Todas las superficies de cubierta en las que se efectúen los desplazamientos a bordo y todas las escaleras deberán ser antideslizantes.

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

6.2.1.4 Todas las salientes en las vías de acceso, tales como abrazaderas, refuerzos y cartabones, que puedan entrañar un riesgo de tropiezo, deberán marcarse con colores contrastantes.

6.2.2 Proyecto de lugares de trinca (plataformas, puentes y otros lugares de trinca)

6.2.2.1 Los lugares de trinca deberán proyectarse de modo que eliminen el uso de trincas para pilas de tres contenedores y estarán dispuestos muy cerca de las zonas de estiba del equipo de trinca. Los lugares de trinca deberán proyectarse de modo que ofrezcan una superficie de trabajo despejada, sin obstrucciones causadas por las tuberías de cubierta u otras estructuras, y deberá tenerse en cuenta:

- .1 la necesidad de que los contenedores se estiben de modo que el personal que está utilizando el lugar de trinca pueda acceder a ellos en condiciones de seguridad, y que la distancia horizontal para las operaciones desde el punto de sujeción hasta el contenedor que debe sujetarse no exceda de 1 100 mm ni sea inferior a 220 mm para los puentes de trinca y 130 mm para otros lugares;
- .2 el tamaño de la zona de trabajo y el movimiento del personal de trinca; y
- .3 la longitud y el peso de las trincas y de los componentes del equipo de sujeción utilizado.

6.2.2.2 La anchura de los lugares de trinca debería ser, preferiblemente, de 1 000 mm, pero no inferior a 750 mm.

6.2.2.3 La anchura de los puentes de trinca permanentes deberá ser de:

- .1 750 mm entre las barandas de las vallas; y
- .2 al menos de 600 mm entre los estantes de almacenamiento, abrazaderas de trinca y cualquier otra obstrucción.

6.2.2.4 Las plataformas en los extremos de las escotillas y en los puntales de sujeción fuera de borda estarán preferentemente al mismo nivel de la parte superior de las tapas de escotilla.

6.2.2.5 Se deberán instalar plintos (o rodapiés) adecuados alrededor de los laterales de todas las plataformas para evitar que el equipo de sujeción se caiga y cause lesiones al personal. Los plintos deberán tener preferiblemente una altura de 150 mm; sin embargo, cuando esto no sea posible tendrán al menos 100 mm de altura.

6.2.2.6 Será posible cerrar todas las aberturas en los lugares de trinca para evitar la caída de personas.

6.2.2.7 En los lugares de trinca no deberá haber obstrucciones, como por ejemplo recipientes de almacenamiento o guías para las tapas de escotilla.

6.2.2.8 Deberá ser posible sujetar temporalmente las secciones desmontables de los lugares de trinca.

6.2.3 Proyecto de las vallas

6.2.3.1 Se deberán instalar vallas en los puentes y plataformas elevadas, según proceda. En el proyecto de las vallas se deberá tener en cuenta, como mínimo, lo siguiente:

- .1 la resistencia y altura de las vallas serán tales que impidan la caída de los trabajadores;
- .2 la flexibilidad de colocación de las vallas en los espacios. Ningún espacio horizontal sin vallas tendrá más de 300 mm;
- .3 las medidas para bloquear y retirar las vallas en caso de cambios en la situación operacional debido a previsiones de estiba en la zona de que se trate;
- .4 la posibilidad de evitar los daños a las vallas e impedir que éstas caigan como resultado de tales daños; y
- .5 la resistencia adecuada de todo accesorio de carácter provisional. Tales accesorios deben poder instalarse de manera segura y protegida.

6.2.3.2 La barandilla superior de las vallas deberá estar a 1 m de la base, con dos barandillas intermedias. La abertura por debajo de la barra inferior de la barandilla no deberá exceder de 230 mm. Las demás barras no deberán estar separadas más de 380 mm.

6.2.3.3 En la medida de lo posible, las vallas y los pasamanos se deberán señalar utilizando un color que contraste con el fondo.

6.2.3.4 Las pasarelas transversales para la sujeción de la carga deberán estar adecuadamente protegidas con vallas amovibles cuando quede un borde sin protección, al retirarse una tapa de escotilla.

6.2.4 Proyecto de las escalas y los registros

6.2.4.1 Cuando una escala fija permita el acceso al exterior de un lugar de trinca, las extremidades de las gualderas deberán estar conectadas a las barandillas de ese lugar, con independencia de que la escala se encuentre colocada en sentido oblicuo o vertical.

6.2.4.2 Cuando una escala fija permita el acceso a un lugar de trinca a través de una abertura en la plataforma, dicha abertura deberá estar protegida con una rejilla fija provista de un mecanismo de bloqueo que pueda cerrarse tras el acceso, o con un vallado. Se deberán instalar asideros para garantizar el acceso seguro a través de la abertura.

6.2.4.3 Cuando una escala fija permita el acceso a un lugar de trinca desde el exterior de la plataforma, las gualderas de la escala se deberán abrir 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 a través de ellas.

6.2.4.4 Ninguna escala fija debería tener una inclinación superior a 25° con respecto a la vertical. Cuando la inclinación de una escala sea superior a 15° respecto de la vertical, se instalarán pasamanos adecuados, a no más de 540 mm de distancia entre sí en sentido horizontal.

6.2.4.5 Toda escala vertical fija de más de 3 m de altura o toda escala fija desde la que una persona pueda caer al interior de una bodega, deberá estar provista de aros protectores, contruidos de conformidad con lo dispuesto en 6.2.4.6 y 6.2.4.7.

6.2.4.6 Los aros de las escalas deberán estar espaciados de manera uniforme a intervalos máximos de 900 mm, con un espacio libre de 750 mm entre el peldaño y el reverso del aro, y estarán unidos mediante bandas longitudinales uniformemente repartidas en la circunferencia y sujetas al interior de los mismos.

6.2.4.7 Las gualderas deberán prolongarse como mínimo a 1 m por encima del nivel del suelo de la plataforma, sus extremos deberán estar provistos de soportes laterales y el escalón o peldaño superior se deberá hallar al nivel del suelo de la plataforma, a menos que los escalones o peldaños estén fijados a los extremos de las gualderas.

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

6.2.4.9 No deberá 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 podrán volver a cerrar durante el acceso.

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

6.2.4.11 Las escalas de acceso y los registros deberán ser lo suficientemente grandes para que las personas puedan entrar y salir sin riesgos.

6.2.4.12 Se proveerá un punto de apoyo para el pie de un mínimo de 150 mm de profundidad.

6.2.4.13 Se deberán disponer asideros en la parte superior de la escala para permitir el acceso sin riesgos a la plataforma.

6.2.4.14 Las aberturas de los registros que puedan entrañar un riesgo de caída deberán marcarse con colores contrastantes alrededor del borde de la abertura.

6.2.4.15 Las aberturas de los registros situados a niveles diferentes del puente de trinca no deberán estar directamente unas debajo de las otras, en la medida de lo posible.

6.3 Sistemas de trinca

6.3.1 Disposiciones generales

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

- .1 ajustarse a la normas internacionales²⁴, cuando proceda;
- .2 ser compatibles con las estibas de contenedores previstas;
- .3 ser compatibles con la aptitud física de las personas para sujetar, desplegar y utilizar tal equipo;
- .4 ser uniformes y compatibles, es decir, los cerrojos giratorios y los cabezales de las barras de trinca no interferirán entre sí;
- .5 someterse a una inspección periódica y a un régimen de mantenimiento. Los elementos no compatibles deberán apartarse para reparación o para su eliminación; y
- .6 ajustarse a lo dispuesto en el Manual de sujeción de la carga.

6.3.2 Proyecto de los cerrojos giratorios

6.3.2.1 Los propietarios de buques deben asegurarse de que se reduce a un mínimo el número de los distintos tipos de cerrojos giratorios para la sujeción de la carga y que se proporcione instrucciones claras para su funcionamiento. La utilización de demasiados tipos diferentes de cerrojos giratorios puede ser motivo de confusión a la hora de determinar si los cerrojos están bloqueados.

6.3.2.2 El proyecto de los cerrojos giratorios deberá garantizar lo siguiente:

- .1 un cierre eficaz, con fácil identificación de las partes superior e inferior;
- .2 imposibilidad de que se desencaje la cantonera, aún en caso de frotación con una superficie;
- .3 que por su acceso y visibilidad, resulta fácil accionar los dispositivos de apertura;
- .4 que la posición de "abierto" es fácilmente identificable y que no se vuelve a bloquear accidentalmente debido a sacudones o vibraciones; y
- .5 que las pértigas de desbloqueo son lo más livianas posible y fáciles de utilizar.

6.3.2.3 Cuando no sea factible eliminar completamente el trabajo que se realiza en la parte superior de los contenedores estibados, los proyectos de los cerrojos deberán reducir al máximo la necesidad de dicho trabajo, por ejemplo, el uso de los SATL, cerrojos giratorios totalmente automáticos o de un proyecto semejante.

²⁴ Véase la norma ISO 3874, anexos A-D, *The Handling and Securing of Type 1 Freight Containers*.

6.3.3 Proyecto de las barras de trinca

6.3.3.1 El proyecto de los sistemas de sujeción de los buques portacontenedores deberá tener en cuenta las capacidades prácticas de los trabajadores para izar, alcanzar, asir, controlar y conectar los componentes necesarios en todas las situaciones previstas en el plan de sujeción de la carga.

6.3.3.2 La longitud máxima de la barra de trinca debería ser suficiente para alcanzar la cantonera inferior de un contenedor situado por encima de dos contenedores de tipo *high cube*, y utilizarse de conformidad con las instrucciones de los fabricantes.

6.3.3.3 El peso de la barra de trinca debe reducirse al mínimo compatible con la resistencia mecánica necesaria, hasta un nivel tan bajo como resulte posible.

6.3.3.4 El extremo de la barra de trinca que se inserta en la cantonera debe tener un pivote o bisagra u otro dispositivo adecuado, de manera que no se zafe accidentalmente de la cantonera.

6.3.3.5 La longitud de la barra de trinca, así como la longitud y el proyecto de los tensores, deberán ser tales que se elimine la necesidad de extensiones para la sujeción de contenedores de tipo *high cube* (9 pies y 6 pulgadas).

6.3.3.6 Se deberá disponer de barras de trinca livianas cuando se requieran herramientas especiales para sujetar los contenedores de tipo *high cube*.

6.3.4 Proyecto de los tensores

6.3.4.1 Los tensores y accesorios deberán proyectarse de modo que sean compatibles con el proyecto de las barras de trinca.

6.3.4.2 Los tensores deberán estar proyectados a fin de reducir al mínimo el trabajo que demanda su operación.

6.3.4.3 El emplazamiento del punto de sujeción del tensor deberá garantizar una manipulación en condiciones de seguridad para evitar que las barras se arqueen.

6.3.4.4 Para evitar que se produzcan lesiones en las manos durante las operaciones de tensado y de suelta, debe haber una distancia mínima de 70 mm entre los tensores.

6.3.4.5 El tensor debe tener un mecanismo de enclavamiento que garantice que la trinca no se afloja durante el viaje.

6.3.4.7 El peso del tensor deberá ser tan reducido como sea posible, pero compatible con la resistencia mecánica necesaria.

6.3.5 Proyecto para la estiba del equipo de trinca y los recipientes de almacenamiento

6.3.5.1 Se deberán proveer recipientes o lugares de estiba para los materiales de trinca.

6.3.5.2 Todo el equipo de trinca deberá estibarse tan cerca como sea posible del lugar donde se prevé utilizarlo.

6.3.5.3 La estiba de los dispositivos de sujeción deberá efectuarse de modo que sean fácilmente alcanzables desde su lugar de estiba.

6.3.5.4 Los recipientes de equipo dañado o defectuoso también deberán proporcionarse y marcarse adecuadamente.

6.3.5.5 Los recipientes tendrán una resistencia suficiente.

6.3.5.6 Los recipientes y los portarrecipientes se proyectarán de modo que puedan retirarse del buque y volver a estibarse.

6.4 Proyecto del alumbrado

El plan de alumbrado deberá tener en cuenta lo siguiente:

- .1 la iluminación adecuada de las vías de acceso con no menos de 10 lux (una bujía-pie)*, teniendo en cuenta las sombras proyectadas por los contenedores que puedan estar estibados en la zona que debe iluminarse, por ejemplo, contenedores de diferente longitud en la zona de trabajo o por encima de la misma;
- .2 un sistema de alumbrado fijo independiente o provisional (según sea necesario) para cada espacio de trabajo situado entre los espacios de estiba de los contenedores, con no menos de 50 lux (5 bujías-pie)*, que es una iluminación suficiente para realizar el trabajo, pero reduce al mínimo el resplandor para los trabajadores del puente;
- .3 una iluminación concebida, cuando sea posible, como instalación permanente, adecuadamente protegida contra roturas ocasionadas por el uso; y
- .4 la intensidad de la iluminación deberá tener en cuenta la distancia hasta el nivel más elevado al cual se utiliza el equipo de sujeción de la carga.

7 PROCEDIMIENTOS OPERACIONALES Y DE MANTENIMIENTO

7.1 Introducción

7.1.1 Los procedimientos para las operaciones de trinca y sujeción en condiciones de seguridad deberán incluirse en el Sistema de gestión de la seguridad del buque en el marco de la documentación exigida en el Código IGS.

7.1.2 Al llegar el buque a puerto, deberá efectuarse una evaluación de la seguridad de los lugares de trinca y del acceso a los mismos con anterioridad al inicio del trabajo de sujeción.

7.2 Procedimientos operacionales

7.2.1 Trabajo en la cubierta de contenedores

7.2.1.1 Las zonas de tránsito deberán ser seguras y estar despejadas de la carga y de todo el equipo.

7.2.1.2 Durante el trabajo de sujeción de la carga deberán cerrarse todas las aberturas necesarias para la operación del buque que no estén protegidas por vallas. Toda abertura necesariamente sin protección en las plataformas de trabajo (es decir, aberturas por las que se puedan producir caídas de menos de dos metros), así como los espacios o huecos en cubierta, deberá iluminarse adecuadamente.

* Véase la sección 7.1.5 del Repertorio de recomendaciones prácticas de la OIT sobre seguridad y salud en los puertos.

7.2.1.3 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 deberán utilizar vallas desmontables en la medida de lo posible, especialmente si se trata de plumas con chigre incorporado.

7.2.1.4 Se deberá 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 un riesgo de lesiones y enfermedades graves como resultado del esfuerzo físico para 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 el personal trabaje en equipos de dos personas a fin de reducir la carga de trabajo individual que requiere la sujeción de las trincas.

7.2.1.5 La compañía encargada de la operación de carga deberá anticipar, determinar, evaluar y controlar los peligros potenciales y adoptar las medidas apropiadas para eliminar o reducir los peligros potenciales al máximo, en particular para prevenir daños en la región lumbar de la columna vertebral y enfermedades graves a causa del esfuerzo físico.

7.2.1.6 El personal dedicado a las operaciones de carga de los buques portacontenedores deberá llevar puesto el equipo protector personal adecuado mientras esté realizando las operaciones de trinca. La compañía deberá proveer dicho equipo.

7.2.1.7 Sólo podrán utilizarse cerrojos giratorios manuales cuando se proporcione un acceso seguro.

7.2.1.8 Los contenedores no deberán estibarse en espacios proyectados para contenedores más grandes, a menos que puedan sujetarse en condiciones de trabajo seguras.

7.2.2 Trabajo en la parte superior de los contenedores

7.2.2.1 En caso de que no pueda evitarse el trabajo en la parte superior de los contenedores, la terminal de carga de contenedores deberá proveer medios de acceso seguros, a menos que el buque tenga medios de acceso adecuados con arreglo al plan de acceso seguro a la carga.

7.2.2.2 Las prácticas recomendadas del sector incluyen el uso de una cesta de seguridad, izada mediante un bastidor, a fin de reducir al mínimo los riesgos para el personal.

7.2.2.3 Se deberá elaborar e implantar un método de trabajo seguro para garantizar la seguridad de los encargados de la trinca cuando trabajen en la parte superior de los contenedores estibados en cubierta. Cuando resulte viable, debe asignarse más importancia a la utilización de equipo para prevenir las caídas que a la de equipo para detenerlas.

7.2.3 Ausencia de puestos de trinca seguros a bordo/trinca realizada por los trabajadores portuarios

7.2.3.1 Cuando existan lugares de trinca y destrinca a bordo que no tengan protección contra las caídas, tales como pasamanos adecuados, y no se disponga de otro método de seguridad, no se deberán realizar operaciones de trinca o destrinca de contenedores y la situación se pondrá inmediatamente en conocimiento del supervisor en tierra y del capitán o del oficial de puente.

7.2.3.2 Si no es posible proyectar sistemas de protección idóneos para brindar accesos protegidos y puestos de trinca seguros en todas las configuraciones de la carga, ésta no deberá estibarse en el lugar de que se trate. Ni la tripulación ni el personal de tierra estarán sometidos a condiciones de trabajo peligrosas durante las operaciones normales de sujeción de la carga.

7.3 Mantenimiento

7.3.1 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 ([MSC.1/Circ...]), todos los buques deberán llevar un libro registro que contenga los procedimientos de aceptación, mantenimiento y reparación o rechazo de los dispositivos de sujeción de la carga. Dicho libro también debe incluir un registro de todas las inspecciones.

7.3.2 Se deberá mantener adecuadamente el alumbrado.

7.3.3 Las pasarelas, escalas, escaleras y vallas se deberán someter a un programa de mantenimiento periódico a fin de reducir o prevenir la corrosión y evitar el consiguiente desplome.

7.3.4 Las pasarelas, escalas, escaleras y vallas con corrosión deberán repararse o remplazarse tan pronto como sea posible. Las reparaciones deberán efectuarse inmediatamente si la corrosión puede impedir la realización de las operaciones en condiciones de seguridad.

7.3.5 Debe tenerse presente que será difícil manipular un tensor cubierto de grasa para proceder a su ajuste.

7.3.6 Los recipientes de almacenamiento y sus portarrecipientes deberán mantenerse en condiciones de seguridad.

8 PROYECTO Y SEGURIDAD DE CONTENEDORES ESPECIALIZADOS

8.1 Los enchufes eléctricos de las unidades sometidas a regulación de la temperatura dispondrán de una conexión eléctrica estanca y segura.

8.2 Los enchufes eléctricos de las unidades sometidas a regulación de la temperatura deberán 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.

8.3 El circuito eléctrico de las unidades sometidas a regulación de la temperatura se desactivará de forma automática si se desconecta accidentalmente el enchufe de la posición de "encendido". Además, el mecanismo de enclavamiento provocará un corte en el circuito mientras el pasador y el manguito sigan conectados. Gracias a esto se le 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.

8.4 Los enchufes eléctricos de las unidades sometidas a regulación de la temperatura estarán proyectados de tal modo que garanticen que el trabajador no tenga que estar de pie directamente delante del enchufe cuando se proceda al encendido.

8.5 El emplazamiento de los enchufes de alimentación de las unidades sometidas a regulación de la temperatura evitará la necesidad de tender cables flexibles que puedan provocar riesgo de tropezones.

8.6 Los estibadores o los tripulantes del buque que vayan a manejar los cables de las unidades sometidas a regulación de la temperatura y/o conectar y desconectar las unidades frigoríficas recibirán formación relativa al reconocimiento de cables y enchufes defectuosos.

8.7 Se deberán proveer medios o conductos especiales para el tendido de los cables de las unidades sometidas a regulación de la temperatura a fin de protegerlos contra las caídas del equipo de trinca durante las operaciones de trinca.

8.8 Se deberán identificar los enchufes o los grupos eléctricos defectuosos o inutilizables de las unidades sometidas a regulación de la temperatura, y el buque deberá marcarlos como "desconectado/bloqueado".

9 REFERENCIAS

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

Convenio sobre seguridad e higiene en los trabajos portuarios, Convenio núm. 152 de la OIT.

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

Convenio internacional sobre líneas de carga, 1966, modificado por el Protocolo de 1988.

Recomendación revisada sobre la seguridad del personal durante las operaciones de sujeción de contenedores (MSC.1/Circ.1263).

Directrices revisadas para la elaboración del Manual de sujeción de la carga ([MSC.1/Circ...])."

ANEXO 3

PROYECTO DE CIRCULAR MSC

DIRECTRICES REVISADAS PARA LA ELABORACIÓN DEL MANUAL DE SUJECIÓN DE LA CARGA

1 De conformidad con lo dispuesto en la reglas VI/5 y VII/5 del Convenio SOLAS 1974, enmendado, las unidades de carga y las unidades de transporte se cargarán, estibarán y sujetarán durante el viaje con arreglo al Manual de sujeción de la carga aprobado por la Administración, el cual se deberá elaborar a un nivel que sea, como mínimo, equivalente a las directrices elaboradas por la Organización.

2 El Comité de Seguridad Marítima, en su [87º periodo de sesiones (12 a 21 de mayo de 2010)], examinó la propuesta formulada por el Subcomité de Transporte de Mercancías Peligrosas, Cargas Sólidas y Contenedores en su 14º periodo de sesiones (21 a 25 de septiembre de 2009) y aprobó las Directrices revisadas para la elaboración del Manual de sujeción de la carga, que figuran en el anexo.

3 Las presentes directrices revisadas se basan en las disposiciones del anexo de la circular MSC/Circ.745, pero se han ampliado a fin de incluir el acceso seguro para la trinca de los contenedores, teniendo en cuenta las disposiciones del Código de prácticas de seguridad para la estiba y sujeción de la carga (Código ESC), enmendado. Son de carácter general y su objetivo es proporcionar orientaciones para la elaboración de los manuales de sujeción de la carga que se prescriben para todos los tipos de buque que transportan cargas que no sean de sólidos o líquidos a granel.

4 Se invita a los Gobiernos Miembros a que pongan estas Directrices en conocimiento de todas las partes interesadas, con miras a que los manuales de sujeción de la carga que se lleven en los buques se elaboren de manera adecuada y coherente, y a que:

- .4.1 apliquen las directrices revisadas, en su totalidad, a los buques portacontenedores cuya quilla se haya colocado o cuya construcción se halle en una fase equivalente el 1 de enero de 2015 o posteriormente; y
- .4.2 apliquen los capítulos 1 a 4 de las directrices revisadas a los buques portacontenedores existentes, cuya quilla se haya colocado o cuya construcción se halle en una fase equivalente antes del 1 de enero de 2015.

5 La presente circular sustituye a la circular MSC/Circ.745.

ANEXO

DIRECTRICES REVISADAS PARA LA ELABORACIÓN DEL MANUAL DE SUJECIÓN DE LA CARGA

PREÁMBULO

De conformidad con lo dispuesto en los capítulos VI y VII del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974 (Convenio SOLAS) y en el Código de prácticas de seguridad para la estiba y sujeción de la carga (Código ESC), las unidades de carga, incluidos los contenedores, se estibarán y sujetarán durante toda la travesía de conformidad con lo dispuesto en un Manual de sujeción de la carga aprobado por la Administración.

El Manual de sujeción de la carga se exigirá en todos los tipos de buques dedicados al transporte de cargas que no sean de sólidos o líquidos a granel.

Estas Directrices tienen por objeto asegurar que los materiales de sujeción abarquen todos los aspectos pertinentes de la estiba y sujeción de la carga y garanticen un planteamiento uniforme para la elaboración de manuales de sujeción de la carga, su presentación y su contenido. Las Administraciones podrán continuar aceptando manuales de sujeción de la carga elaborados de conformidad con las disposiciones de la circular MSC/Circ.385 (Contenedores y cargas – Manual de sujeción de la carga), a condición de que cumplan las prescripciones de las presentes directrices.

De ser necesario, dichos manuales se someterán a una revisión pormenorizada cuando esté previsto que el buque transporte contenedores en un sistema normalizado.

Es importante que los dispositivos de sujeción respondan a criterios aceptables de funcionamiento y resistencia aplicables al buque y a su carga. Es asimismo importante que los oficiales de a bordo conozcan el modo correcto de aplicar y utilizar dichos dispositivos, así como la magnitud y la dirección de las fuerzas que se ejercen y las limitaciones de los dispositivos de sujeción de la carga. Los tripulantes y las demás personas empleadas en la sujeción de la carga recibirán instrucción en cuanto al modo correcto de aplicar y utilizar los dispositivos de sujeción de la carga a bordo del buque.

CAPÍTULO 1 – GENERALIDADES

1.1 Definiciones

Dispositivo de sujeción de la carga: todo dispositivo fijo y móvil utilizado para la sujeción y el soporte de las unidades de carga.

Carga máxima de sujeción: expresión utilizada para definir la capacidad de carga admisible de un dispositivo utilizado para la sujeción de la carga en un buque. Podrá sustituirse por la *carga de trabajo admisible* a efectos de sujeción, a condición de que esta iguale o exceda la resistencia definida por la carga máxima de sujeción.

Carga normalizada: carga para la cual el buque dispone de un sistema de sujeción aprobado basado en unidades de carga de tipos específicos.

Carga seminormalizada: carga para la cual el buque dispone de un sistema de sujeción apto para una variedad limitada de unidades de carga, tales como vehículos, remolques, etc.

Carga no normalizada: carga que exige medios específicos de estiba y sujeción.

1.2 Elaboración del Manual

El Manual de sujeción de la carga se debería elaborar teniendo en cuenta las recomendaciones que figuran en las presentes directrices, y debería escribirse en el idioma o idiomas de trabajo del buque. Si el idioma o idiomas utilizados no es el español, el francés o el inglés, se debería incluir una traducción a uno de estos tres idiomas.

1.3 Información general

En este subcapítulo deberán figurar las declaraciones generales siguientes:

- .1 "La orientación en él contenida no excluirá de modo alguno las buenas prácticas marineras, ni podrá sustituir a la experiencia en las prácticas de estiba y sujeción de la carga."
- .2 "La información y las prescripciones que figuran en este Manual deberán estar en consonancia con las disposiciones del cuadernillo de asiento y estabilidad del buque, el Certificado internacional de francobordo (1966), el manual de carga relativo a la resistencia del casco (si lo hubiere) y las prescripciones del Código marítimo internacional de mercancías peligrosas (Código IMDG) (cuando proceda)."
- .3 "En este Manual de sujeción de la carga se especifican los medios y dispositivos de sujeción provistos a bordo del buque para la correcta utilización de los mismos, a efectos de sujeción de unidades de carga, contenedores, vehículos y otros elementos de carga, tomando como base las fuerzas transversales, longitudinales y verticales que puedan ejercerse con estados del tiempo y de la mar desfavorables."
- .4 "Es imperativo para la seguridad del buque y la protección de la carga y del personal que la sujeción se haga de manera adecuada y que se empleen solamente accesorios o puntos de sujeción apropiados para sujetar la carga."
- .5 "Los dispositivos de sujeción de la carga mencionados en el presente manual deberán ser considerados adecuados y convenientes para la cantidad, el tipo de embalaje/envase y las propiedades físicas de la carga que se vaya a transportar. Cuando se utilicen tipos nuevos o equivalentes de dispositivos de sujeción de la carga, el Manual deberá revisarse en consecuencia. Cuando se utilicen dispositivos de sujeción de la carga equivalentes, estos no tendrán menor resistencia que la de los que sustituyan."
- .6 "A bordo del buque habrá suficientes dispositivos de reserva para la sujeción de la carga."
- .7 "Cuando proceda, este Manual facilitará información sobre la resistencia de cada tipo específico de dispositivos de sujeción de la carga e instrucciones para su uso y mantenimiento. Los dispositivos de sujeción de la carga se mantendrán en buen estado. Se sustituirán los componentes cuya calidad se haya reducido como consecuencia del desgaste o averías."
- .8 La finalidad del Plan de acceso seguro a la carga es facilitar información pormenorizada a las personas dedicadas al trabajo relacionado con la estiba y la sujeción de la carga. Se facilitará y mantendrá el acceso seguro de conformidad con este plan.

CAPÍTULO 2 – DISPOSITIVOS Y MEDIOS DE SUJECIÓN

2.1 Detalles de los dispositivos fijos de sujeción de la carga

En este subcapítulo se indicará y, cuando sea necesario, se ilustrarán el número, el emplazamiento, el tipo y la carga máxima de sujeción de los dispositivos fijos utilizados para sujetar la carga, y se incluirá como mínimo información acerca de lo siguiente:

- .1 una lista y/o un plano de los dispositivos fijos de sujeción de la carga, así como la documentación correspondiente a cada tipo de dispositivo, en la medida de lo posible. Dicha documentación incluirá la información que proceda relativa a lo siguiente:
 - * nombre del fabricante;
 - * designación del tipo de componente con un bosquejo simple para facilitar su identificación;
 - * material(es);
 - * marcado de identificación;
 - * resultado de la prueba de resistencia o resultado de la prueba de resistencia a la rotura por tracción;
 - * resultado de las pruebas no destructivas;
 - * carga máxima de sujeción;
- .2 dispositivos de sujeción fijos en mamparos, bulárcamas, candeleros, etc., (por ejemplo, chapas cáncamo, cáncamos, etc.), si los hubiere, y su carga máxima de sujeción;
- .3 dispositivos de sujeción fijos en cubiertas y sus diversos tipos (por ejemplo, accesorios de pies de elefante, accesorios provistos de orificios para sujetar contenedores, etc.), si los hubiere, y su carga máxima de sujeción;
- .4 dispositivos de sujeción fijos en techos de entrepunte, si los hubiere, y una enumeración de los tipos y la carga máxima de sujeción de los mismos; y
- .5 en el caso de buques existentes provistos de dispositivos de sujeción fijos no normalizados, se considerará suficiente la información sobre la carga máxima de sujeción y el emplazamiento de los puntos de sujeción.

2.2 Detalles de los dispositivos de sujeción de la carga amovibles

En este subcapítulo se describirán el número y las características de proyecto y funcionamiento de los dispositivos de sujeción de la carga amovibles que se llevan a bordo del buque, así como los planos y bosquejos adecuados, si se considera necesario. Se incluirá la siguiente información, según proceda:

- .1 una lista de los dispositivos de sujeción amovibles, así como la documentación oportuna correspondiente a cada tipo de dispositivo, en la medida de lo posible. Dicha documentación incluirá la información que proceda relativa a lo siguiente:
 - * nombre del fabricante;
 - * designación del tipo de componente con un bosquejo simple para facilitar su identificación;
 - * material(es), con inclusión de la temperatura mínima para un funcionamiento seguro;

- * marcado de identificación;
 - * resultado de la prueba de resistencia o resultado de la prueba de resistencia a la rotura por tracción;
 - * resultado de las pruebas no destructivas;
 - * carga máxima de sujeción;
- .2 accesorios para el apilamiento de contenedores, accesorios para la sujeción en cubierta de contenedores, accesorios para el acoplamiento de contenedores, accesorios de puente, etc., su carga máxima de sujeción y utilización;
 - .3 cadenas, abrazaderas de cable, barras, etc., su carga máxima de sujeción y utilización;
 - .4 tensores (tensores de rosca, tensores de cadena, etc.), su carga máxima de sujeción y utilización;
 - .5 equipo de sujeción para automóviles, cuando proceda, y otros vehículos, su carga máxima de sujeción y utilización;
 - .6 caballetes y gatos, etc., para vehículos (remolques), si los hubiere, incluida su carga máxima de sujeción y utilización; y
 - .7 material antideslizante (por ejemplo, tableros blandos) para unidades de carga que tengan baja resistencia de fricción.

2.3 Programas de inspección y mantenimiento

En este subcapítulo se describirán los programas de inspección y mantenimiento de los dispositivos de sujeción de la carga a bordo del buque.

2.3.1 Las inspecciones y el mantenimiento se efectuarán a intervalos regulares bajo la responsabilidad del capitán. Las inspecciones de los dispositivos de sujeción de la carga incluirán como mínimo:

- .1 exámenes visuales rutinarios de los componentes que se utilizan; y
- .2 exámenes periódicos o nuevas pruebas que pueda exigir la Administración. Cuando sea necesario, determinados dispositivos de sujeción de la carga podrán ser objeto de inspecciones por parte de la Administración.

2.3.2 En este subcapítulo se documentarán las actividades de inspección y mantenimiento de los dispositivos de sujeción de la carga del buque. Las anotaciones se harán en un libro registro que deberá guardarse junto con el Manual de sujeción de la carga. Ese libro registro contendrá la siguiente información:

- .1 procedimientos de aceptación, mantenimiento, reparación o rechazo de los dispositivos de sujeción de la carga; y
- .2 registro de inspecciones.

2.3.3 Este subcapítulo contendrá información para el capitán sobre la inspección y el ajuste de los dispositivos de sujeción durante el viaje.

2.3.4 En este subcapítulo podrá hacerse referencia a los procedimientos informatizados de mantenimiento.

CAPÍTULO 3 – ESTIBA Y SUJECCIÓN DE CARGA NO NORMALIZADA Y SEMINORMALIZADA

3.1 Instrucciones sobre manipulación y seguridad

Este subcapítulo contendrá:

- .1 instrucciones sobre la manipulación correcta de los dispositivos de sujeción; y
- .2 instrucciones sobre seguridad referentes a la manipulación de los dispositivos de sujeción y a las operaciones de sujeción por el personal de a bordo o en tierra.

3.2 Evaluación de las fuerzas que actúan sobre las unidades de carga

En este subcapítulo se incluirá la siguiente información:

- .1 cuadros o diagramas que presenten un esquema general de las aceleraciones que cabe prever en diversos lugares del buque con estados de la mar desfavorables y con una gama de valores de altura metacéntrica (GM) aplicable;
- .2 ejemplos de las fuerzas que actúan sobre las unidades de carga normales cuando son sometidas a las aceleraciones mencionadas en el párrafo 3.2.1 y los ángulos de balance y los índices de altura metacéntrica (GM) por encima cuando las fuerzas que actúen sobre las unidades de carga excedan el límite admisible de los medios de sujeción especificados, en la medida de lo posible;
- .3 ejemplos del modo de calcular el número y la resistencia de los dispositivos de sujeción amovibles necesarios para contrarrestar las fuerzas indicadas en el párrafo 3.2.2, así como de los factores de seguridad que procede utilizar para los diferentes tipos de dispositivos de sujeción de carga amovibles. Los cálculos podrán efectuarse de conformidad con lo dispuesto en el anexo 13 del Código ESC, o con los métodos aceptados por la Administración;
- .4 se recomienda que el proyectista del Manual de sujeción de la carga adapte el método de cálculo utilizado a un formato que se ajuste al buque de que se trate, a los dispositivos de sujeción y a la carga transportada. Ese formato podrá incluir los diagramas, cuadros y ejemplos de cálculos que procedan; y
- .5 en lugar de lo prescrito en los párrafos 3.2.1 a 3.2.4 *supra* podrán aceptarse otros medios operacionales, tales como el tratamiento electrónico de datos o la utilización de un computador que indique la distribución correcta de la carga, siempre que el sistema elegido contenga el mismo tipo de información.

3.3 Utilización del equipo de sujeción amovible con diversas unidades de carga, vehículos y bloques de estiba

3.3.1 En este subcapítulo se indicará al capitán la correcta utilización de los dispositivos de sujeción amovibles, teniendo en cuenta los factores siguientes:

- .1 duración de la travesía;
- .2 zona geográfica de la travesía, prestando especial atención a la temperatura mínima operacional de seguridad de los dispositivos de sujeción amovibles;

- .3 estados de la mar previsibles;
- .4 dimensiones, proyecto y características del buque;
- .5 fuerzas dinámicas y estáticas previstas durante la travesía;
- .6 tipos y embalajes/envases de las unidades de carga, incluidos vehículos;
- .7 plan de estiba previsto de las unidades de carga y vehículos; y
- .8 masa y dimensiones de las unidades de carga y vehículos.

3.3.2 En este subcapítulo se describirá la utilización de los dispositivos de sujeción amovibles en cuanto al número de trincas y los ángulos de trinca admisibles. Cuando sea necesario se complementará el texto con planos y bosquejos adecuados para facilitar el entendimiento correcto y la utilización debida de los dispositivos de sujeción con diversas cargas y unidades de carga. Se señalará que para ciertas unidades de carga y otros elementos de transporte de baja resistencia de fricción, conviene colocar tableros blandos u otro material antideslizante debajo de la carga para aumentar la fricción entre la cubierta y la carga.

3.3.3 En este subcapítulo se dará orientación en cuanto al emplazamiento recomendado y el método de estiba y sujeción de contenedores, remolques y otros vehículos de carga, cargas paletizadas, cargas unitarias y componentes individuales de carga (por ejemplo, pasta de madera, rollos de papel, etc.), cargas muy pesadas, automóviles y otros vehículos.

3.4 Prescripciones suplementarias para los buques de transbordo rodado

3.4.1 El manual incluirá bosquejos que muestren la configuración de los dispositivos de sujeción fijos e indiquen la resistencia (carga máxima de sujeción), así como las distancias longitudinales y transversales entre los puntos de sujeción. Al elaborar este subcapítulo se obtendrá orientación complementaria de las resoluciones A.533(13) y A.581(14) de la Asamblea de la OMI, según proceda.

3.4.2 Al proyectar los medios de sujeción para las unidades de carga, incluidos vehículos y contenedores, en buques de transbordo rodado para pasajeros y al especificar las prescripciones relativas a la resistencia mínima de los dispositivos de sujeción utilizados se tendrán en cuenta las fuerzas que se originan como consecuencia del movimiento del buque, el ángulo de escora después de avería o inundación y otras consideraciones pertinentes a la resistencia de los medios de sujeción de la carga.

3.5 Graneleros

Si se transportan en buques graneleros unidades de carga regidas por las disposiciones de las reglas VI/5 o VII/5 del Convenio SOLAS, esta carga deberá estibarse y sujetarse de conformidad con lo dispuesto en un manual de sujeción de la carga aprobado por la Administración.

CAPÍTULO 4 – ESTIBA Y SUJECIÓN DE CONTENEDORES Y OTRAS CARGAS NORMALIZADAS

4.1 Instrucciones sobre manipulación y seguridad

Este subcapítulo incluirá la siguiente información:

- .1 instrucciones sobre la manipulación correcta del equipo de sujeción; y
- .2 instrucciones sobre seguridad relativas a la manipulación de los dispositivos de sujeción y a las operaciones de sujeción de los contenedores y de otras cargas normalizadas por el personal de a bordo o en tierra.

4.2 Instrucciones sobre estiba y sujeción

Este subcapítulo es aplicable a todo sistema de estiba y sujeción (por ejemplo, estiba con guías de estructuras celulares o sin ellas) para contenedores y otras cargas normalizadas. En los buques existentes, los documentos pertinentes relativos a la seguridad de la estiba y sujeción podrán incorporarse en el material utilizado para la preparación de este capítulo.

4.2.1 Plano de estiba y sujeción

Este subcapítulo contendrá un plano detallado y comprensible, o una serie de planos, que proporcionen la visión general necesaria de:

- .1 los lugares de estiba de los contenedores bajo y sobre cubierta en sentido longitudinal o transversal, según corresponda;
- .2 las configuraciones opcionales de estiba de contenedores de diferentes dimensiones;
- .3 las masas máximas de apilamiento;
- .4 las secuencias verticales admisibles de masas en pilas;
- .5 la altura máxima de las pilas con respecto a las líneas de mira aprobadas; y
- .6 la utilización de dispositivos de sujeción con símbolos adecuados que tengan en cuenta el lugar de estiba, la masa apilada, la secuencia de masas en las pilas y la altura de éstas. Se deberán utilizar los mismos símbolos a lo largo de todo el Manual de sujeción de la carga.

4.2.2 Principios de estiba y sujeción bajo y sobre cubierta

En este subcapítulo figurará la interpretación del plano de estiba y sujeción con respecto a la estiba del contenedor, destacando lo siguiente:

- .1 la utilización de los dispositivos especificados; y
- .2 los parámetros orientativos o límite en cuanto a las dimensiones de los contenedores, la masa de apilamiento máxima, la secuencia de masas en pilas, las pilas afectadas por el empuje del viento y la altura de las pilas.

El subcapítulo contendrá advertencias concretas sobre las posibles consecuencias del uso incorrecto de los dispositivos de sujeción o de la mala interpretación de las instrucciones que contiene.

4.3 Otros métodos de estiba admisibles

En este subcapítulo se proporcionará la información necesaria para que el capitán pueda hacer frente a las situaciones de estiba de la carga que no se ajusten a las instrucciones generales comprendidas en el subcapítulo 4.2, así como advertencias apropiadas sobre las posibles consecuencias del uso incorrecto de los dispositivos de sujeción o de la mala interpretación de las instrucciones facilitadas.

La información deberá comprender, entre otras cosas, los siguientes aspectos:

- .1 otras secuencias verticales de masas apiladas;
- .2 pilas afectadas por el empuje del viento debido a la falta de pilas exteriores;
- .3 otros modos de estibar contenedores de diferentes dimensiones; y
- .4 reducción admisible del esfuerzo de sujeción por lo que respecta a la menor masa de apilamiento, la menor altura de apilamiento u otros motivos.

4.4 Fuerzas que actúan sobre las unidades de carga

En este subcapítulo se indicará la distribución de las aceleraciones en las que se basa el sistema de estiba y sujeción y se especificará la condición subyacente de estabilidad. También se ha de proporcionar información sobre las fuerzas que actúan sobre la carga estibada en cubierta inducidas por el viento y por el mar.

También contendrá información sobre el aumento nominal de fuerzas o aceleraciones correspondiente a un aumento de estabilidad inicial. Se harán recomendaciones para reducir el riesgo de pérdida de la carga estibada en cubierta, mediante restricciones de las masas de apilamiento o de la altura de las pilas, cuando no pueda evitarse una alta estabilidad inicial.

CAPÍTULO 5 – PLAN DE ACCESO SEGURO A LA CARGA

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. Este plan debería incluir de forma pormenorizada las medidas necesarias para llevar a cabo la estiba y sujeción de la carga en condiciones de seguridad y contener los aspectos siguientes para todas las zonas en las que trabaje el personal:

- .1 pasamanos;
- .2 plataformas;
- .3 pasarelas;
- .4 escalas;
- .5 tapas de acceso;

- .6 emplazamiento de las instalaciones para el almacenamiento del equipo;
- .7 aparatos de alumbrado;
- .8 alineación de los contenedores en las tapas/soportes de escotilla;
- .9 accesorios para los contenedores especializados, como por ejemplo enchufes eléctricos/cajas de contacto de los contenedores refrigerados;
- .10 puestos de primeros auxilios y accesos/salidas de emergencia;
- .11 planchas de desembarco; y
- .12 todos los medios necesarios para la provisión de un acceso seguro.

5.2 En el anexo [14] del Código ESC figuran las directrices relativas a las prescripciones específicas.

ANEXO 4

PROYECTO DE CIRCULAR MSC

ENMIENDAS A LOS FACTORES QUE HAN DE TENERSE EN CUENTA AL EXAMINAR LA ESTIBA Y LA SUJECIÓN SEGURAS DE UNIDADES DE CARGA Y DE VEHÍCULOS EN LOS BUQUES (RESOLUCIÓN A.533(13))

1 El Comité de Seguridad Marítima, en su [87º periodo de sesiones (12 a 21 de mayo de 2010)], tras examinar la propuesta formulada por el Subcomité de Transporte de Mercancías Peligrosas, Cargas Sólidas y Contenedores en su 14º periodo de sesiones (21 a 25 de septiembre de 2009), aprobó las enmiendas a los Factores que han de tenerse en cuenta al examinar la estiba y la sujeción seguras de unidades de carga y de vehículos (resolución A.533(13)) que figuran en el anexo.

2 Se invita a los Gobiernos Miembros a que apliquen las enmiendas a la resolución A.533(13) y las pongan en conocimiento de los propietarios de buques, armadores, capitanes y tripulaciones y demás partes interesadas.

3 Se invita a los Gobiernos Miembros a que pongan estas Directrices en conocimiento de todas las partes interesadas, con miras a aplicarlas de manera coherente, y a que las apliquen a los buques portacontenedores cuya quilla se haya colocado o cuya construcción se halle en una fase equivalente el 1 de enero de 2015 o posteriormente.

ANEXO

ENMIENDAS A LOS FACTORES QUE HAN DE TENERSE EN CUENTA AL EXAMINAR
LA ESTIBA Y LA SUJECIÓN SEGURAS DE UNIDADES DE CARGA
Y DE VEHÍCULOS EN LOS BUQUES
(RESOLUCIÓN A.533(13))

2 Factores generales

1 Se añade el nuevo párrafo 2.1.3 siguiente:

".3 se facilitará a las personas que realicen trabajos relacionados con la estiba y la sujeción de la carga un acceso seguro y lugares seguros de trabajo."

3 Factores que han de tener en cuenta el propietario y el constructor de buques

2 Se añade el nuevo párrafo 3.1.9 siguiente:

".9 acceso seguro, lugar seguro de trabajo, alumbrado y condiciones de trabajo para las personas que realicen trabajos relacionados con la estiba y la sujeción de la carga."

3 Se añade el nuevo párrafo 3.4 siguiente:

"3.4 Se facilitará 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."

4 Factores que ha de tener en cuenta el capitán

4 Se añade el nuevo párrafo 4.1.6 siguiente:

".6 cuando proceda, se facilita el acceso seguro de conformidad con el Plan de acceso seguro a la carga y se mantiene durante todas las operaciones de carga."

5 Factores que han de tener en cuenta los expedidores, los transitarios, los transportistas por carretera y los contratistas de estibadores (y, cuando proceda, las autoridades portuarias)

5 Se añade el nuevo párrafo 5.1.5 siguiente:

".5 se facilita a la empresa explotadora de la terminal el Plan de acceso seguro a la carga, cuando proceda, y el plan de trinca prescrito en el Manual de sujeción de la carga con tiempo suficiente antes de la llegada de los buques."

ANEXO 5

PROYECTO DE CIRCULAR MSC

**ENMIENDAS A LAS DIRECTRICES SOBRE MEDIOS DE SUJECIÓN
PARA EL TRANSPORTE DE VEHÍCULOS DE CARRETERA
EN BUQUES DE TRANSBORDO RODADO
(RESOLUCIÓN A.581(14))**

1 El Comité de Seguridad Marítima, en su [87º periodo de sesiones (12 a 21 de mayo de 2010)], tras examinar la propuesta formulada por el Subcomité de Transporte de Mercancías Peligrosas, Cargas Sólidas y Contenedores en su 14º periodo de sesiones (21 a 25 de septiembre de 2009), aprobó las enmiendas a las Directrices sobre medios de sujeción para el transporte de vehículos de carretera en buques de transbordo rodado (resolución A.581(14)), enmendadas por la circular MSC/Circ.812, que figuran en el anexo.

2 Se invita a los Gobiernos Miembros a que apliquen las enmiendas a la resolución A.581(14) y las pongan en conocimiento de los propietarios de buques, armadores, capitanes y tripulaciones y demás partes interesadas.

ANEXO

ENMIENDAS A LAS DIRECTRICES SOBRE MEDIOS DE SUJECIÓN
PARA EL TRANSPORTE DE VEHÍCULOS DE CARRETERA
EN BUQUES DE TRANSBORDO RODADO
(RESOLUCIÓN A.581(14))

- 1 Se sustituye el párrafo 6.1 existente por el párrafo siguiente:

"6.1 La carga máxima de sujeción (MSL) de las trincas no será inferior a 100 kN y las trincas estarán fabricadas en un material que presente características de alargamiento adecuadas. Sin embargo, se podrán utilizar trincas con una MSL inferior para vehículos cuya masa bruta máxima no sobrepase las 15 toneladas. Se podrá calcular el número de trincas necesario y su correspondiente MSL de conformidad con lo dispuesto en el anexo 13 del Código de prácticas de seguridad para la estiba y sujeción de la carga (Código ESC), teniendo en cuenta los criterios que figuran en el párrafo 1.5.1 del Código."

ANEXO 6

PROYECTO DE RESOLUCIÓN MSC

ADOPCIÓN DE ENMIENDAS AL CÓDIGO DE PRÁCTICAS PARA LA SEGURIDAD DE LAS OPERACIONES DE CARGA Y DESCARGA DE GRANELEROS (CÓDIGO BLU)

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 TAMBIÉN la resolución A.862(20), mediante la cual la Asamblea adoptó, en su vigésimo periodo de sesiones, el Código de prácticas para la seguridad de las operaciones de carga y descarga de graneleros (Código BLU), enmendado posteriormente mediante la resolución MSC.238(82),

TOMANDO NOTA de que la Asamblea había pedido al Comité que mantuviera el Código sometido a examen y lo enmendara según fuera necesario,

RECONOCIENDO la necesidad de enmendar el Código dada la prevista aplicación obligatoria del Código marítimo internacional de cargas sólidas a granel,

HABIENDO EXAMINADO, en su 87º periodo de sesiones, las enmiendas al Código BLU elaboradas por el Subcomité de Transporte de Mercancías Peligrosas, Cargas Sólidas y Contenedores en su 14º periodo de sesiones,

1. ADOPTA las enmiendas al Código de prácticas para la seguridad de las operaciones de carga y descarga de graneleros, cuyo texto figura en el anexo de la presente resolución;
2. DECLARA que las referidas enmiendas deberían entrar en vigor el 1 de enero de 2011.

ANEXO

ENMIENDAS AL CÓDIGO DE PRÁCTICAS PARA LA SEGURIDAD DE LAS OPERACIONES DE CARGA Y DESCARGA DE GRANELEROS (CÓDIGO BLU)

Sección 1 Definiciones

1 Se insertan los siguientes nuevos párrafos después de los actuales párrafos 1.1, 1.4 y 1.7:

1.2 *"Nombre de expedición de la carga de granel (NECG):* identifica una carga a granel durante su transporte por mar. Cuando una carga esté enumerada en el Código IMSBC, el nombre de expedición de la carga a granel se indica mediante letras mayúsculas en las fichas correspondientes a cada carga o en el índice. Cuando se trata de una mercancía peligrosa definida en el Código marítimo internacional de mercancías peligrosas (Código IMDG), según se define en la regla VII/1.1 del Convenio SOLAS, el nombre de expedición de esa carga es el nombre de expedición de la carga a granel.

1.6 *Código IMSBC:* Código marítimo internacional de cargas sólidas a granel, definido en la regla VI/1.1 del Convenio SOLAS.

1.10 *Carga sólida a granel:* cualquier carga no líquida ni gaseosa constituida por una combinación de partículas, gránulos o trozos más grandes de materias, generalmente de composición homogénea, que se embarca directamente en los espacios de carga del buque sin utilizar para ello ningún elemento intermedio de contención.",

y vuélvanse a numerar los párrafos 1.2, 1.3 y 1.4 como párrafos 1.3, 1.4 y 1.5; los párrafos 1.5, 1.6 y 1.7 como párrafos 1.7, 1.8 y 1.9, y los párrafos 1.8, 1.9, 1.10 y 1.11 como párrafos 1.11, 1.12, 1.13 y 1.14.

Sección 3 Procedimientos que se han de seguir en el buque y tierra antes de la llegada de éste

2 El actual apartado .3 del párrafo 3.2.2 se sustituye por el siguiente:

.3 "naturaleza y estiba de la carga existente a bordo y, cuando haya a bordo cargas sólidas a granel, el nombre de expedición de la carga a granel (NECG), la clase según el Código IMSBC y el número ONU, cuando proceda."

Sección 5 Embarque de la carga y manipulación del lastre

3 En el párrafo 5.1.4, se sustituye "Código de prácticas de seguridad relativas a las cargas sólidas a granel (Código de Cargas a Granel) de la OMI" por "Código IMSBC";

Apéndice 4
Directrices para cumplimentar la lista de comprobaciones
de seguridad buque-tierra

- 4 En el párrafo 12, sustitúyase "Código de Cargas a Granel, de la OMI" por "Código IMSBC";
- 5 En el párrafo 17, sustitúyase "Código de Cargas a Granel" por "Código IMSBC"; y

Apéndice 5
Formulario de información sobre la carga
(configuración recomendada)

- 6 Sustitúyase el formulario de información sobre la carga recomendado por el formulario recomendado que figura en la sección 4.2.3 del Código IMSBC.

ANEXO 7

PROYECTO DE CIRCULAR MSC

**ENMIENDAS AL MANUAL DE EMBARQUE Y DESEMBARQUE DE CARGAS
SÓLIDAS A GRANEL PARA REPRESENTANTES DE TERMINALES**

1 En su [87º periodo de sesiones (12 a 21 de mayo de 2010)], el Comité de Seguridad Marítima, tras examinar una propuesta formulada por el Subcomité de Transporte de Mercancías Peligrosas, Cargas Sólidas y Contenedores en su 14º periodo de sesiones, aprobó las enmiendas al Manual de embarque y desembarque de cargas sólidas a granel para representantes de terminales (MSC/Circ.1160), cuyo texto figura en el anexo.

2 Se invita a los Gobiernos Miembros a que pongan las enmiendas adjuntas en conocimiento de las partes interesadas.

ANEXO

ENMIENDAS AL MANUAL DE EMBARQUE Y DESEMBARQUE DE CARGAS SÓLIDAS A GRANEL PARA REPRESENTANTES DE TERMINALES (MSC/CIRC.1160)

PREÁMBULO

- 1 Revítese el párrafo 1 como se indica a continuación:

"En respuesta a la pérdida continua de buques que transportan cargas sólidas a granel, a veces sin dejar rastro, y al número importante de muertes, la OMI elaboró el Código de prácticas para la seguridad de las operaciones de carga y descarga de graneleros (Código BLU), en el marco de una serie de medidas para incrementar la seguridad operacional y estructural de los graneleros. Ese instrumento fue adoptado con carácter recomendatorio por la Asamblea de la Organización Marítima Internacional en su vigésimo periodo de sesiones, celebrado en noviembre de 1997, mediante la resolución A.862(20), y fue enmendado mediante las resoluciones MSC.238(82) [y MSC... (87)].

DEFINICIONES

- 2 Suprímase la definición de "Carga seca o sólida a granel";

Sección 1 – Definiciones

- 3 Efectúense las adiciones o revisiones que se indican a continuación en la columna de la izquierda (columna del Código BLU):

- .1 Añádanse las siguientes definiciones en la sección 1 en orden alfabético

"*Nombre de expedición de la carga a granel (NECG)*: identifica una carga a granel durante su transporte por mar. Cuando una carga esté enumerada en el Código IMSBC, el nombre de expedición de la carga a granel se identifica mediante letras mayúsculas en las fichas correspondientes a cada carga o en el índice. Cuando se trate de una mercancía peligrosa definida en el Código marítimo internacional de mercancías peligrosas (Código IMDG), según se define en la regla VII/1.1 del Convenio SOLAS, el nombre de expedición de esa carga es el nombre de expedición de la carga a granel."

"*Código IMSBC*: Código marítimo internacional de cargas sólidas a granel, definido en la regla VI/1.1 del Convenio SOLAS."

"*Carga sólida a granel*: cualquier carga no líquida ni gaseosa constituida por una combinación de partículas, gránulos o trozos más grandes de materias, generalmente de composición homogénea, que se embarca directamente en los espacios de carga del buque sin utilizar para ello ningún elemento intermedio de contención.";

Sección 3 – Procedimientos que se han de seguir en el buque y en tierra antes de la llegada de éste

- 4 Revítese el texto del párrafo 3.1.4 (columna de la derecha), de modo que diga lo siguiente:
 - .2 "El límite de humedad admisible a efectos de transporte y el contenido medio de humedad, en el caso de un concentrado u otra carga que pueda licuarse.";
- 5 Revítese el texto del párrafo 3.2.2 (columna de la izquierda), de modo que diga lo siguiente:
 - .3 "naturaleza y estiba de la carga existente a bordo y, cuando haya a bordo cargas sólidas a granel, el nombre de expedición de la carga a granel (NECG), la clase según el Código IMSBC y el número ONU, cuando proceda";
- 6 Suprímase la nota correspondiente a 3.2.2 (columna de la izquierda);

Sección 5 – Embarque de la carga y manipulación del lastre

- 7 En el párrafo 5.1.4 (columna de la izquierda), sustitúyase "Código de prácticas de seguridad relativas a las cargas sólidas a granel (Código de Cargas a Granel), de la OMI" por "Código IMSBC";

Sección 6 – Desembarque de la carga y manipulación del lastre

- 8 En el párrafo 6.2.2 (columna de la derecha), sustitúyase "las recomendaciones del Código CG (Código de prácticas de seguridad relativas a las cargas sólidas a granel)" por "el Código IMSBC";

ANEXO 4 – FORMACIÓN DEL PERSONAL DE LA TERMINAL ENCARGADO DE LA CARGA O DESCARGA DE GRANELEROS

- 9 En el párrafo 1, sustitúyase la referencia "Código CG (Código de prácticas de seguridad relativas a las cargas sólidas a granel)" por "el Código marítimo internacional de cargas sólidas a granel (Código IMSBC)"; y

ANEXO 6 – PROCEDIMIENTOS DE EMERGENCIA

- 10 En el apartado 8, sustitúyase la referencia a "Código de Cargas a Granel" por "Código IMSBC".

ANEXO 8

PROYECTO DE CIRCULAR MSC

CONSIDERACIONES ADICIONALES PARA LA SEGURIDAD DE LAS OPERACIONES DE CARGA DE GRANELEROS

1 En su [87º periodo de sesiones (12 a 21 de mayo de 2010)] el Comité de Seguridad Marítima tomó nota de los problemas que planteaba la falta de aplicación universal de las disposiciones de la regla 7 del capítulo VI del Convenio SOLAS (Embarque, desembarque y estiba de cargas a granel) y del Código de prácticas para la seguridad de las operaciones de carga y descarga de los graneleros (Código BLU). En particular, el Comité tomó nota de que esos problemas podían atribuirse a la falta de acuerdo mutuo entre los representantes de terminales y los capitanes sobre los regímenes de carga y descarga apropiados para las cargas sólidas a granel a fin de evitar que la estructura se someta a unos esfuerzos excesivos. Además, el Comité observó que en la regla 7.3 del capítulo VI del Convenio SOLAS se prescribe, obligatoriamente, que el representante de la terminal y el capitán acuerden un plan de carga y descarga.

2 El Comité reconoció la necesidad de proporcionar nuevas orientaciones que complementen el Código de prácticas para la seguridad de las operaciones de carga y descarga de graneleros (Código BLU) y aceptó las consideraciones adicionales para la seguridad de las operaciones de carga de graneleros, que figuran en el anexo.

3 El Comité también tomó nota de la recomendación N° 46 de la IACS, en la que se proporciona la orientación e información pertinente sobre el embarque de carga a granel para reducir la posibilidad de que la estructura del casco de los graneleros se vea sometida a esfuerzos excesivos.

4 El Comité insta a los Gobiernos Miembros, los representantes de terminales, los propietarios de buques, los armadores, los capitanes de buque, los fletadores de buques, los expedidores, los receptores y otras partes interesadas a que tengan en cuenta la recomendación N° 46 de la IACS y las Consideraciones adicionales para la seguridad de las operaciones de carga y descarga de graneleros, adjuntas, cuando elaboren el plan de carga y descarga acordado, de conformidad con lo dispuesto en la regla 7 del capítulo VI del Convenio SOLAS y en el Código BLU (resolución A.862(20), enmendada).

ANEXO

CONSIDERACIONES ADICIONALES PARA LA SEGURIDAD DE LAS OPERACIONES DE CARGA DE GRANELEROS

Introducción

1 En la regla 7.3 del capítulo VI del Convenio SOLAS se prescribe que antes de embarcar o desembarcar una carga sólida a granel, el capitán y el representante de la terminal deberán convenir en un plan que garantice que durante el embarque y el desembarque de la carga no se sobrepasen las fuerzas y los momentos permisibles a que puede estar sometido el buque. Para facilitar la elaboración del plan se hace referencia al Código de prácticas para la seguridad de las operaciones de carga y descarga de graneleros (Código BLU) (resolución A.862(20), enmendada).

2 En el Código BLU se prescribe la cooperación y el acuerdo mutuo del representante de la terminal y el capitán con respecto a la manera de cargar y descargar el buque. La prescripción básica del Código es que se acuerde un plan en el que se especifiquen las secuencias de carga, descarga, lastrado y deslastrado. La preparación de un plan y el mantenimiento del control del proceso de carga y descarga de conformidad con el plan y el Código BLU son fundamentales para la seguridad del embarque de cargas secas a granel.

3 En el Código BLU también se dispone que los fletadores y expedidores deberían asignar buques a unos terminales en los que puedan llevarse a cabo las operaciones de carga y descarga en condiciones de seguridad. Los buques deberían mantenerse en buenas condiciones de navegabilidad y carecer de defectos que puedan perjudicar la seguridad de la navegación y las operaciones de carga y descarga. El equipo de la terminal debería estar debidamente certificado y ser mantenido y utilizado por personal competente y, cuando proceda, debidamente titulado. Todo el personal del buque y de la terminal debería haber recibido una formación adecuada a las necesidades de su cargo relativa a todos los aspectos relacionados con la seguridad de la carga y descarga de los graneleros, incluido el efecto adverso que el incumplimiento del plan de carga/descarga acordado podría tener en la seguridad del buque.

4 Para complementar el Código BLU, en el Manual de embarque y desembarque de cargas sólidas a granel para representantes de terminales (circular MSC/Circ.1160, enmendada) proporciona orientaciones para los representantes de terminales y otras partes relacionadas con la manipulación de cargas sólidas a granel.

5 El presente documento tiene por objeto proporcionar orientaciones adicionales para los Gobiernos Miembros, representantes de terminales, propietarios de buques, armadores, capitanes, fletadores, expedidores, receptores y otras partes interesadas en el embarque de cargas a granel, a fin de mantener la seguridad de las operaciones de los buques y las terminales.

Duración de las operaciones de carga

6 La duración total de las operaciones de carga y el régimen de carga nominal deben acordarse antes de la carga teniendo en cuenta los límites operacionales en condiciones de seguridad del buque y la terminal. Ese acuerdo debe formar parte del plan de la carga prescrito en la regla VI/7.3 del Convenio SOLAS y debería también estar armonizado con las disposiciones del Código BLU.

7 Aunque una terminal tenga un régimen de carga nominal alto (el régimen de vertido que puede alcanzarse con el equipo de carga), también influirán en la duración de la carga las medidas que se requieran para cargar un buque en condiciones de seguridad a fin de mantener los esfuerzos estructurales dentro de los límites admisibles.

Condición de llegada

8 La llegada a puerto en una condición de lastre muy ligero debería evitarse, ya que tales condiciones pueden tener consecuencias perjudiciales en la maniobrabilidad y resistencia estructural. Un gran asiento unido a una condición de lastre muy ligero pueden afectar considerablemente a la maniobrabilidad, por ejemplo: aumento de la deriva y dificultades para el borneo en condiciones de viento, disminución de la capacidad de giro y aumento de la dificultad para mantener el rumbo del buque y su situación ante la acción del viento y las corrientes. Por lo que respecta a las estructuras del casco, el embarque de la carga en una condición de calado superficial puede imponer grandes esfuerzos en las estructuras del doble fondo, cubierta entre escotillas y mamparo transversal, si la carga en las bodegas no está debidamente sostenida por el empuje hacia arriba de la flotabilidad.

9 Al elaborar el plan de carga y determinar la condición de llegada, deberían tenerse en cuenta las cuestiones de maniobrabilidad y los criterios de carga local previstos en el manual de carga.

Secuencias de carga

10 Las secuencias de carga deben acordarse antes de la carga teniendo en cuenta los límites operacionales en condiciones de seguridad del buque y la terminal. Ese acuerdo debe formar parte del plan de carga prescrito en la regla VI/7.3 del Convenio SOLAS y también debería estar armonizado con las disposiciones del Código BLU.

11 Al elaborar las secuencias de carga debería tenerse en cuenta que, en general, los niveles de esfuerzos impuestos al buque pueden reducirse aumentando el número de vertidos.

12 Se recomienda que las secuencias de carga consistan en un mínimo de dos vertidos por bodega más dos vertidos de asiento. Al calcular los esfuerzos de cada etapa se considerará la posibilidad de utilizar un margen (es decir, utilizar menos del 100 % del límite admisible) en previsión de posibles rebasamientos o desconexión de la sincronización de lastre; dejando tiempo para interrumpir las operaciones de carga y posteriormente adoptar medidas correctivas sin superar los límites admisibles.

Durante la carga

13 Es necesario que las operaciones de lastre estén sincronizadas con las operaciones de carga de conformidad con lo establecido y acordado en el plan de carga prescrito en la regla VI/7.3 del Convenio SOLAS. Las operaciones de lastre y carga deberían llevarse a cabo de manera controlada y de conformidad con el plan de carga y las disposiciones del Código BLU.

14 Si en algún momento de la carga se superan los límites operacionales de seguridad del buque o es probable que esos límites se superen si continúa la carga, el capitán tiene derecho a suspender las operaciones de carga a fin de adoptar medidas correctivas (véase la regla VI/7.7 del Convenio SOLAS).

Consecuencias de la no aplicación del Código BLU

15 La superación de los límites admisibles que se especifiquen en el manual de carga aprobado del buque darán lugar a un esfuerzo excesivo de la estructura del buque y podrían conducir a un fallo catastrófico de la estructura del casco.

16 Es importante tener en cuenta que los miembros estructurales locales pueden sobrecargarse, incluso cuando la fuerza cortante en aguas tranquilas y el momento flector en aguas tranquilas en la viga-casco permanezcan dentro de los límites admisibles. A ese respecto, debería prestarse una atención especial a la carga del doble fondo utilizando diagramas de carga locales en el manual de carga.

17 Si en el plan de carga no se incluye el tiempo para garantizar el enrasado (uniformemente distribuido) de la carga en la bodega, habrá un riesgo mayor de carga asimétrica. La carga asimétrica en sentido longitudinal puede aumentar la presión lateral de la carga que actúa en el mamparo transversal, así como las cargas soportadas por la estructura del mamparo transversal y la magnitud de los esfuerzos de compresión en la cubierta entre escotillas. La carga asimétrica transversal introducirá cargas torsionales que conduzcan al alabeo de la sección del casco, provocando la cizalladura y la flexión de la estructura de la cubierta entre escotillas.

18 Para unas orientaciones más detalladas, consúltese la recomendación nº 46 de la IACS (*Guidance and Information on Bulk Cargo Loading and Discharging to Reduce the Likelihood of Over-stressing the Hull Structure*).

Referencias

19 Organización Marítima Internacional (OMI), 4 Albert Embankment, Londres, SE1 7SR, Reino Unido:

Código de prácticas para la seguridad de las operaciones de carga y descarga de graneleros, también conocido como "Código BLU", adoptado mediante la resolución A.862(20) y enmendado mediante la resolución MSC.238(82).

Manual de embarque y desembarque de cargas sólidas a granel para representantes de terminales (circular MSC/Circ.1160, enmendada mediante la circular MSC.1/Circ.1230).

Las publicaciones de la OMI están disponibles a la venta en www.imo.org.

20 Asociación Internacional de Sociedades de Clasificación (IACS), 36 Broadway, London, SW1H 0BH, Reino Unido:

Recomendación nº 46 de la IACS: *Guidance and Information on Bulk Cargo Loading and Discharging to Reduce the Likelihood of Over-stressing the Hull Structure*, que puede descargarse en www.iacs.org.uk.

ANEXO 9

PROYECTO DE CIRCULAR MSC

RECOMENDACIONES SOBRE LA UTILIZACIÓN SIN RIESGOS DE PLAGUICIDAS EN LOS BUQUES

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

2 El Comité de Seguridad Marítima, en su [87º periodo de sesiones (12 a 21 de mayo de 2010)], aprobó las Recomendaciones revisadas sobre la utilización sin riesgos de plaguicidas en los buques en virtud de 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 14º periodo de sesiones, cuyo texto figura en el anexo de la presente circular.

3 Se invita a los Gobiernos Miembros a que pongan las Recomendaciones revisadas en conocimiento de las autoridades competentes, la gente de mar, los fumigadores, los fabricantes de fumigantes y plaguicidas y otras partes interesadas.

4 La presente circular sustituye a la circular MSC/Circ.612, enmendada por las circulares MSC/Circ.689 y MSC/Circ.746.

ANEXO

RECOMENDACIONES SOBRE LA UTILIZACIÓN SIN RIESGOS DE PLAGUICIDAS EN LOS BUQUES (Revisión de 1993)

ÍNDICE

- 1 INTRODUCCIÓN
- 2 PREVENCIÓN DE LA INFESTACIÓN
 - 2.1 Mantenimiento y saneamiento
 - 2.2 Principales puntos de infestación
- 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
 - 3.1.2 Insecticidas que actúan por contacto
 - 3.1.3 Fumigantes
 - 3.1.4 Fumigación con aireación (ventilación) en puerto
 - 3.2 Desinfestación de espacios de carga vacíos
 - 3.3 Desinfestación de gambuzas, cocinas y alojamientos de los tripulantes y de los pasajeros
 - 3.4 Desinfestación de las cargas y espacios adyacentes
 - 3.5 Transporte, a bordo de un buque, de contenedores, gabarras y otras unidades de transporte fumigados
- 4 LUCHA CONTRA LOS ROEDORES
 - 4.1 Generalidades
 - 4.2 Fumigación y colocación de cebos
 - 4.3 Cebos para roedores (venenos de acción lenta cuya utilización por personal del buque está permitida)
- 5 REGLAMENTACIÓN DEL USO DE PLAGUICIDAS
 - 5.1 Control nacional e internacional del uso de plaguicidas

6 PRECAUCIONES DE SEGURIDAD – GENERALIDADES

- 6.1 Plaguicidas
- 6.2 Rociamiento con productos lanzados al aire y rociamiento de superficies
- 6.3 Fumigaciones
- 6.4 Casos de enfermedad originada por exposición a plaguicidas

ANEXO – PLAGUICIDAS ADECUADOS PARA USO A BORDO

1 INTRODUCCIÓN

1.1 Estas Recomendaciones han sido preparadas por el Subcomité de Transporte de Mercancías Peligrosas, Cargas Sólidas y Contenedores siguiendo instrucciones del Comité de Seguridad Marítima de la Organización Marítima Internacional (OMI).

1.2 La existencia de insectos o roedores en los buques es perjudicial por más de una razón. Además de la impresión desagradable y las molestias que producen, pueden deteriorar el equipo, propagar enfermedades e infecciones, impurificar los alimentos en cocinas y gambuzas, y además pueden estropear la carga ocasionando pérdidas comerciales y de otra índole. Muy pocos son los plaguicidas que se prestan a ser utilizados contra todos los tipos de plagas que pueden producirse a bordo o en distintos lugares de un buque. Es, pues, necesario examinar por separado los principales tipos de plagas y de plaguicidas.

1.2.1 Insectos en los espacios de carga y en la carga

1.2.1.1 Los insectos y los ácaros que infectan los productos del reino vegetal y del reino animal pueden entrar en los espacios 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*. En casos de grave infestación de carga a granel, por ejemplo cereales, se puede producir un calentamiento excesivo de la carga.

1.2.2 Roedores

1.2.2.1 Es preciso luchar contra los roedores, no sólo porque pueden deteriorar la carga o el equipo del buque, sino también, como prescribe el Reglamento Sanitario Internacional, para evitar la propagación de enfermedades.

1.3 En las secciones siguientes se dan orientaciones a los capitanes de buques en cuanto a la utilización de plaguicidas**, con miras a que el personal de a bordo no corra ningún riesgo y a evitar la presencia de una cantidad excesiva de residuos de agentes tóxicos en los alimentos destinados al consumo humano o de los animales. Se trata en ellas de los plaguicidas utilizados en la lucha contra las plagas de insectos*** y de roedores en espacios de carga vacíos o en los que contienen carga, en los alojamientos para tripulantes o pasajeros y en las gambuzas. Se han tenido en cuenta las recomendaciones existentes de la Organización Mundial de la Salud (OMS), de la Oficina Internacional del Trabajo (OIT) y de la Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación (FAO) en lo que atañe a los residuos de plaguicidas y a la seguridad en el trabajo.

* Al hablar de alimentos destinados al consumo humano o de los animales se hace referencia tanto a las materias primas como a los productos elaborados.

** En el presente texto, la palabra "plaguicida" se aplica a los insecticidas, fumigantes y rodenticidas. En el anexo figuran ejemplos de algunos de los plaguicidas más comunes.

*** En el presente texto, al decir "insectos" se incluye los ácaros.

2 PREVENCIÓN DE LA INFESTACIÓN

2.1 Mantenimiento y saneamiento

2.1.1 Para evitar infestaciones hay que mantener en buen estado de conservación los espacios 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, a ser posible cuando la carga está al nivel adecuado para hacer esa limpieza convenientemente. Para la limpiar los espacios de carga y las instalaciones de acondicionamiento de la carga conviene utilizar aspiradores de tipo industrial si se dispone de ellos.

2.1.3 Las materias recogidas durante la limpieza han de 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 no es posible destruirlas en tierra, habrá que echar las barreduras por la borda mar adentro. 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 acumularán debajo de éstas materias comestibles que pueden constituir focos de infestación durante 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 tablonos del forro antes de limpiar o lavar las bodegas. Cuando se hagan preparativos para recibir la carga siguiente, se debe reemplazar ese material de recubrimiento por material nuevo.

2.2.3 Los baos 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 máquinas: cuando la cara del mamparo de la sala de máquinas que da a la bodega está 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 llena de grano y de otras materias. A veces, el espacio formado entre el revestimiento y el mamparo está 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 materiales 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 pañoles.

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 espacios de carga y otros lugares del buque, es preciso utilizar algún producto químico con propiedades tóxicas para controlarlas. 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 los cuales hay productos alimenticios destinados al consumo humano o de los animales, deberán 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 Insecticidas que actúan por contacto

3.1.2.1 *Tratamiento del espacio:* Los insecticidas pueden ser lanzados al aire en forma de líquidos o sólidos en finas partículas. Hay distintos tipos de aparatos para producir y lanzar esas partículas. Por este método se destruye a los insectos voladores y se combate la infestación superficial en los lugares en que los insectos no guarecidos entran en contacto con las partículas, y las que quedan depositadas sobre las superficies también pueden seguir produciendo ciertos efectos plaguicidas residuales.

3.1.2.2 Para hacer rociamiento y nebulizaciones en espacios de carga pueden utilizarse varios procedimientos. Existen, por ejemplo, nebulizadores con los que se vaporiza un insecticida en forma de líquido o de partículas bastante gruesas. Esos insecticidas vaporizados se pueden condensar en partículas finas al entrar en contacto con el aire fresco. Asimismo, se pueden producir mecánicamente partículas finas, a partir de preparados adecuados, por medio de boquillas dispersoras, por sistemas Venturi o mediante pulverizadores centrífugos. También se pueden producir humos insecticidas, en generadores fáciles de manejar por personal del buque, prendiendo sencillamente fuego al producto que en ellos se utiliza.

3.1.2.3 Los ensayos han demostrado que estos humos y rociamientos de insecticidas pueden ser muy eficaces contra los insectos que andan al descubierto en espacios tales como las bodegas. En cambio, por estos procedimientos falla la penetración y es infructuosa la lucha contra colonias instaladas en rendijas profundas, entre las tablas que recubren las cubiertas o debajo de ellas, bajo las soleras protectoras de las tapas del doble fondo, o en las tapas de los imbornales, lugares todos en los que suele cundir la infestación. Cuando los insectos se han metido en lugares profundos, suele ser necesario recurrir a los fumigantes.

3.1.2.4 *Rociamientos de superficies*: para combatir la infestación residual pueden también utilizarse los rociamientos con insecticidas adecuados. Este sistema de lucha contra los insectos que tiene por otra parte sus limitaciones, es bastante cómodo, porque no obliga a evacuar los espacios que no están sometidos a tratamiento. Hay diversos tipos de productos que pueden utilizarse por este procedimiento:

- .1 concentrados emulsionables y concentrados en forma de polvos hidrodispersables, que hay que diluir en agua; y
- .2 concentrados oleosos que hay que diluir en un aceite portador adecuado, y productos que ya vienen diluidos, generalmente en aceites ligeros, para su utilización directa en operaciones en pequeña escala.

3.1.2.5 Se pueden utilizar aparatos rociadores accionados a mano o bien mecánicos, según la magnitud de la tarea que se deba realizar. Para llegar a lo más alto de algunas bodegas se necesita equipo mecánico con presión suficiente para que el rociamiento llegue a su destino. Los rociadores de mano rara vez son adecuados; se pueden utilizar rociadores de mochila con presión suficiente para hacer llegar el rociamiento a las zonas infestadas. Con los rociamientos de superficies se deja sobre las mismas un depósito que tiene efectos tóxicos para los insectos presentes en el momento del rociamiento y también para los que luego corran por encima de las superficies tratadas o se posen sobre ellas.

3.1.2.6 El inconveniente de los rociamientos, lo mismo que el de las nebulizaciones, está en que el insecticida no alcanza a los insectos escondidos en lugares inaccesibles de los espacios de carga. Los insecticidas aplicados en forma de rociamientos de soluciones oleosas o de emulsiones acuosas tardan en secarse cierto tiempo y pueden ser peligrosos para las personas que transitan por el buque. No se debe recibir ninguna carga mientras los depósitos tóxicos dejados por los rociamientos no se hayan secado bien.

3.1.2.7 Además de los métodos descritos, las juntas de los mamparos de los alojamientos y de las cocinas se pueden pintar con barnices insecticidas, siguiendo para ello las instrucciones del fabricante, para combatir las plagas en esos lugares. En estos espacios también pueden resultar eficaces los rociadores de accionamiento manual y los distribuidores manuales, a presión, de tipo aerosol.

3.1.2.8 Cuando hayan de aplicarse insecticidas que actúan por contacto, sea cual fuere el procedimiento que se emplee, todo el personal que no participe directamente en esa operación deberá evacuar las zonas que se han de someter a tratamiento y no volver a entrar en ellas mientras no haya transcurrido, por lo menos, el tiempo que el fabricante del plaguicida utilizado recomiende en la etiqueta o en el bulto mismo.

3.1.3 Fumigantes

3.1.3.1 Los fumigantes se utilizan en los casos en que los insecticidas que actúan por contacto son ineficaces. 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, los espacios tratados deben hallarse en condiciones de hermeticidad al gas durante todo el período 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 Anexo D) se facilita información adicional sobre los dos fumigantes más utilizados, a saber el bromuro de metilo y la fosfina (fosforo de hidrógeno).

3.1.3.2 dado que los gases fumigantes son venenosos para el ser humano y se requieren equipo y cualificaciones especiales para su aplicación, deben ser utilizados exclusivamente por especialistas y no por miembros de la tripulación del buque.

3.1.3.3 Es obligatorio evacuar el espacio que se va a someter a tratamiento con gas, y en algunos casos habrá que evacuar el buque entero (véase 3.1.4 y el anexo D)).

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

3.1.4 Fumigación con aireación (ventilación) en puerto

3.1.4.1 La fumigación y la aireación (ventilación) de los espacios a bordo de un buque deben efectuarse siempre en puerto (con el buque abarloado o fondeado). No se permitirá 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.

3.1.4.2 Antes de que comience la aplicación de fumigantes en espacios, se hará 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 está "exento de gas". Durante ese periodo, permanecerá de guardia una persona para impedir la entrada o la subida a bordo de quien no esté autorizado para ello, y se mantendrán letreros de advertencia bien visibles en las pasarelas y en las entradas a los alojamientos.

3.1.4.3 El fumigador responsable deberá permanecer en el buque desde que empiece hasta que termine la fumigación y hasta el momento en que se declare al buque exento de gas.

3.1.4.4 Terminada la fumigación, el fumigador responsable adoptará las medidas necesarias para asegurarse de que el fumigante se ha disipado del espacio. Si para ello han de prestar ayuda tripulantes, por ejemplo para abrir escotillas, éstos deberán estar provistos de los adecuados aparatos respiratorios protectores y atenerse estrictamente a las instrucciones dadas por el fumigador responsable.

3.1.4.5 El fumigador responsable deberá comunicar por escrito al capitán los espacios del buque que se declaran seguros para que puedan volver a entrar en ellos, antes de airear el buque, los tripulantes que sean indispensables.

3.1.4.6 En tales casos, el fumigador responsable mantendrá vigilados, desde que empiecen hasta que terminen la fumigación y la aireación, todos los espacios a los que se haya permitido regresar al personal. Si en alguno de esos espacios la concentración es superior al límite de exposición en el trabajo establecido por la reglamentación del Estado de abanderamiento o la del Estado rector del puerto en el que se esté llevando a cabo la fumigación, se evacuará a los tripulantes de la zona y no se volverá a entrar mientras las mediciones no demuestren que se puede regresar sin riesgos.

3.1.4.7 No se permitirá 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 exención de gas.

3.1.4.8 No se expedirán certificados de exención de gas en tanto no se hayan hecho pruebas cuyos resultados demuestren que se ha disipado todo el fumigante residual de los espacios de carga vacíos o de los espacios de trabajo adyacentes y no se haya eliminado todo residuo de materia fumigante.

3.1.4.9 No se debe 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, que incluya protección de las vías respiratorias, y de correa y cabo salvavidas. Cada cabo salvavidas estará vigilado por una persona que se mantendrá en el exterior del espacio de que se trate y que estará equipada de la misma manera.

3.2 Desinfestación de espacios de carga vacíos

3.2.1 Los espacios de carga vacíos pueden ser tratados por cualquiera de los métodos descritos, salvo el de aplicación de barnices insecticidas. Debe cuidarse de evitar la impurificación o el deterioro de cargas subsiguientes. En el anexo se dan ejemplos de algunos de los plaguicidas más comunes. (Para las precauciones, véase 3.1.4.)

3.3 Desinfestación de gambuzas, cocinas y alojamientos de los tripulantes y de los pasajeros

3.3.1 En general, en las gambuzas para provisiones secas de los buques sólo deben utilizarse insecticidas convenientes para los espacios de carga. Para el tratamiento de cocinas y de alojamientos de los tripulantes y de los pasajeros pueden necesitarse además otros, especialmente para combatir ciertas plagas como las de cucarachas, hormigas, moscas o chinches. En el anexo se dan ejemplos de algunos de los plaguicidas más comunes.

3.4 Desinfestación de las cargas y espacios adyacentes

3.4.1 En la circular MSC.1/Circ.1264 se recogen las recomendaciones aplicables a la fumigación de las bodegas de carga total o parcialmente llenas.

3.5 Transporte, a bordo de un buque, de contenedores, gabarras y otras unidades de transporte fumigados

3.5.1 En la circular MSC.1/Circ.[1265] se recogen las recomendaciones aplicables a la fumigación de las unidades de transporte.

4 LUCHA CONTRA LOS ROEDORES

4.1 Generalidades

4.1.1 Por lo que respecta a la lucha contra los roedores, los buques están sometidos a las disposiciones del Reglamento sanitario internacional de la OMS.

4.1.2 Se puede luchar contra los roedores por los procedimientos de fumigación, mediante uso de cebos con un veneno que actúe en unos cuantos minutos (veneno de acción rápida) o un veneno de efecto diferido (veneno de acción lenta), o por medio de trampas.

4.2 Fumigación y colocación de cebos

4.2.1 Para las fumigaciones contra los roedores, bastan dosis y períodos de exposición mucho menores que los necesarios para luchar contra los insectos. Por consiguiente, con una fumigación contra los insectos se eliminan también los roedores en las zonas tratadas. Aun así, la lucha contra los roedores a menudo obliga a fumigar espacios de alojamiento y de trabajo que normalmente no requieren tratamiento contra los insectos.

4.2.2 Las fumigaciones contra roedores exclusivamente deben efectuarse en puerto, completándose en puerto la ventilación. Se tomarán en estos casos las precauciones indicadas en 3.1.4.

4.2.3 Los procedimientos que entrañen fumigaciones o utilización de venenos de acción rápida deben ser aplicados solamente por personal cualificado de las empresas de servicios de lucha contra las plagas o de las autoridades competentes (por ejemplo, de las autoridades de sanidad portuaria). Una vez completado el tratamiento, ese personal recogerá y eliminará los cebos que contienen venenos de acción rápida. Los venenos de acción lenta se utilizarán ateniéndose estrictamente a las instrucciones del fabricante que figuren en la etiqueta o sobre el bulto mismo.

4.3 Cebo para roedores (venenos de acción lenta cuya utilización por personal del buque está permitida)

4.3.1 La utilización imprudente de estos cebos puede lesionar al personal del buque.

4.3.2 Para que los rodenticidas resulten eficaces, es preciso colocarlos en los lugares por donde transitan los roedores. Las pistas pueden rastrearse buscando huellas, restos y heces. Como es natural, la utilización de rodenticidas no es una alternativa al mantenimiento de buenas condiciones de higiene ni a la protección, siempre que sea posible, del equipo contra la acción de los roedores.

4.3.2.1 Hay que proteger a las personas y a los animales domésticos contra el consumo accidental de cebos para roedores y evitar que esos cebos entren en contacto con productos alimenticios destinados al consumo humano o de los animales.

4.3.2.2 Siempre que sea posible, se renovarán los cebos de cereales al menos cada 30 días para que no se conviertan en una fuente de infestación por insectos.

4.3.3 Se llevará un registro de todos los lugares donde estén colocados los cebos, cuidando particularmente de buscar todos los cebos que haya en los espacios de carga y de sacarlos antes de cargar productos alimenticios a granel o ganado en pie.

5 REGLAMENTACIÓN DEL USO DE PLAGUICIDAS

5.1 Control nacional e internacional del uso de plaguicidas

5.1.1 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.

5.1.2 En el anexo se dan ejemplos de algunos de los plaguicidas más comunes. Estos plaguicidas se deben 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 lo que la utilización de determinados plaguicidas para el tratamiento de espacios de carga y de alojamientos de los buques puede estar sometida a las restricciones impuestas por las prescripciones y los reglamentos 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 país de matrícula del buque.

5.1.3 Los capitanes de los buques cuidarán de conocer debidamente esos reglamentos y esas prescripciones nacionales.

6 PRECAUCIONES DE SEGURIDAD – GENERALIDADES

6.1 Plaguicidas

6.1.1 Los plaguicidas suelen ser tan venenosos para el ser humano como para las plagas que han de destruir, o todavía más. Por ello hay que seguir estrictamente las instrucciones que se dan en la etiqueta o en el bulto mismo, sobre todo las relativas a la seguridad y a la eliminación de los residuos.

6.1.2 Para el almacenamiento de los plaguicidas se deben respetar estrictamente los reglamentos y prescripciones nacionales o las instrucciones del fabricante.

6.1.3 No se debe fumar, comer ni beber mientras se estén utilizando plaguicidas.

6.1.4 No se debe volver a utilizar nunca ningún receptáculo ni embalaje/envase vacío que haya contenido plaguicidas.

6.1.5 Hay que lavarse las manos inmediatamente después de utilizar plaguicidas.

6.2 Rociamiento con productos lanzados al aire y rociamiento de superficies (véase también 3.1.2 *supra*)

6.2.1 Cuando el rociamiento es efectuado por especialistas, son éstos los que tienen el deber de tomar las necesarias precauciones. Si es la tripulación la que efectúa las operaciones, el capitán del buque deberá cerciorarse de que durante la preparación de los plaguicidas y durante su aplicación se tomen las siguientes precauciones:

- .1 llevar puesta indumentaria protectora y usar guantes, aparatos respiratorios y gafas protectoras adecuados para los plaguicidas utilizados;
- .2 no quitarse la ropa, los guantes, los aparatos respiratorios o las gafas protectoras mientras se están aplicando plaguicidas, aunque haga mucho calor; y
- .3 evitar la aplicación de cantidades excesivas y el chorreo sobre las superficies, así como la impurificación de productos alimenticios.

6.2.2 Si se contamina la ropa:

- .1 suspender inmediatamente el trabajo y salir de la zona;
- .2 quitarse la ropa y el calzado;
- .3 ducharse y lavarse bien la piel;
- .4 lavar la ropa y el calzado y lavarse otra vez la piel; y
- .5 pedir asesoramiento médico.

6.2.3 Una vez terminado el trabajo:

- .1 quitarse la ropa y el calzado y el resto del equipo y lavar todo ello; y
- .2 ducharse, enjabonándose abundantemente.

6.3 Fumigaciones

6.3.1 Los fumigantes no deben ser manipulados por el personal del buque, y las operaciones de fumigación deben 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 debe seguir al pie de la letra las instrucciones dadas por el fumigador responsable.

6.3.2 Antes de que se autorice la entrada de personal, habrá que airear los espacios de a bordo sometidos a tratamiento y expedir un certificado de exención de gas, tal como se indica en 3.1.4.

6.4 Casos de enfermedad originada por exposición a plaguicidas

6.4.1 En caso de exposición a plaguicidas que vaya seguida de una enfermedad, se deben pedir consejos médicos 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)*, de la OMI, o sobre el bulto (en la etiqueta del producto o sobre el propio bulto se hallarán las instrucciones del fabricante y las precauciones de seguridad).

ANEXO

PLAGUICIDAS ADECUADOS PARA USO A BORDO

Los productos que figuran en la lista del presente anexo se utilizarán estrictamente atendiendo a las precauciones de seguridad y a las instrucciones dadas por el fabricante en la etiqueta o sobre el propio bulto, especialmente las 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 pabellón del buque, y las impuestas por los contratos relativos a la carga o por las instrucciones del propietario del buque.

Estos productos pueden ser utilizados por el personal del buque, salvo indicación contraria. Se puede utilizar un insecticida de los que se lanzan al aire junto con un insecticida de acción residual.

Cabe señalar especialmente que algunos de los plaguicidas incluidos en la lista pueden estropear, maculándolos, productos sensibles como el café y el cacao, lo que se evitará estibando estas mercancías con sumo cuidado. Si en la siguiente lista se indican insecticidas muy purificados es, precisamente, para reducir al mínimo las posibilidades de contaminación.

A. Insecticidas que actúan por contacto en espacios de carga:

A1. *Insecticidas de acción rápida para lanzar al aire, contra insectos voladores, por ejemplo:*

Piretrinas (con o sin sustancias sinérgicas)
Biorresmetrina
Diclorvós

A2. *Insecticidas de efectos residuales, de acción más lenta, para aplicación a superficies:*

Malatión (de la más alta calidad)
Bromofós
Carbaril
Fenitrotión
Clorpirifós-metil
Pirimifós-metil

B. Insecticidas que actúan por contacto y cebos, adecuados para alojamientos:

B1. *Insecticidas de acción rápida para lanzar al aire, contra los insectos voladores, por ejemplo:*

Piretrinas (con o sin sustancias sinérgicas)
Biorresmetrina
Diclorvós

B2. *Insecticidas de efectos residuales, de acción más lenta:*

Malatión (de la más alta calidad)
Diazinón
Fenitrotión
Propoxur
Bendiocarb
Permetrina

B3. *Insecticidas utilizables contra determinadas plagas y como tratamiento adicional:*

Diazinón, en forma de rociamientos de aerosoles o en forma de barniz, contra las hormigas, las cucarachas y las moscas

Dieldrín y aldrín, en forma de barnices, contra las hormigas y las cucarachas

Metopropeno, en cebos, contra las hormigas faraónicas

Clorpirifós-etil, en cebos o en forma de barniz

C. Rodenticidas:

C1. *Venenos en cebos:*

Calciferol

Todos los anticoagulantes de las dos clases siguientes:

– Hidroxicumarinas (por ejemplo, warfarín, fumarina, cumatetralilo, difenacum, brodifacum)

– Indandionas (por ejemplo, pival, difacinona, clorofacinona)

C2. *Venenos de acción rápida, en cebos o líquidos:*

SERÁN UTILIZADOS ÚNICAMENTE EN PUERTO Y POR PERSONAS CUALIFICADAS

Fluoroacetato de bario

Fluoroacetamida

Fluoroacetato de sodio

Fosfuro de cinc

D. Fumigantes:

SÓLO PODRÁN APLICARLOS PERSONAL CUALIFICADO

Léase la información adicional sobre el bromuro de metilo y la fosfina (fosfuro de hidrógeno) en conjunción con el párrafo 3.1.3.

Bromuro de metilo

El bromuro de metilo se utiliza en situaciones en las que se necesita proceder a un rápido tratamiento de espacios o de mercancías. La fumigación con bromuro de metilo **sólo se debería permitir cuando el buque está en los confines de un puerto** (ya sea anclado o abarloado), y para desinfectarlo una vez que todos los tripulantes hayan desembarcado (véase 3.1.3.3). Antes de que la tripulación vuelva a embarcar, se deben ventilar por completo los espacios sometidos a tratamiento, y se debe expedir un certificado de exención de gas, según se indica en 3.1.4, antes de que se autorice la entrada al personal.

Fosfina (fosfuro de hidrógeno)

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 los espacios, los sistemas de recirculación y de inyección de gas, o una combinación de esas técnicas. Se deben ventilar por completo los espacios sometidos a tratamiento y se debe expedir un certificado de exención de gas, según se indica en 3.1.4, antes de que se autorice la entrada al personal. **En la circular MSC.1/Circ.1264 se recogen todas las recomendaciones de seguridad aplicables a la fumigación de la carga en las bodegas de carga mientras el buque está navegando.**

D1. *Fumigantes utilizables contra insectos en espacios de carga vacíos solamente y contra roedores en cualquier lugar del buque:*

Dióxido de carbono
Nitrógeno
Bromuro de metilo y dióxido de carbono, en mezcla
Bromuro de metilo
Cianuro de hidrógeno
Fosfina (Fosfuro de hidrógeno)

D2. *Fumigantes utilizables contra insectos en espacios de carga con cargamento completo o parcial y en unidades de transporte:*

Véanse las circulares MSC.1/Circ.1264 y MSC.1/Circ.[1265]

PÓNGASE GRAN CUIDADO AL ELEGIR EL TIPO Y LA CANTIDAD DE FUMIGANTES QUE SE HA 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 (Fosfuro de hidrógeno)

ANEXO 10

PROYECTO DE CIRCULAR CSC

RECOMENDACIONES REVISADAS RELATIVAS A LA INTERPRETACIÓN Y APLICACIÓN ARMONIZADAS DEL CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE LA SEGURIDAD DE LOS CONTENEDORES, 1972, ENMENDADO

1 El Comité de Seguridad Marítima, en su 62º periodo de sesiones (24 a 28 de mayo de 1993), aprobó las Recomendaciones relativas a la interpretación y aplicación uniformes del Convenio internacional sobre la seguridad de los contenedores, 1972, enmendado (CSC/Circ.100).

2 El Comité, en su 75º periodo de sesiones (15 a 24 de mayo de 2002), acordó que la información relativa a la implantación de las prescripciones sobre las características del material de la placa de aprobación relativa a la seguridad CSC debería distribuirse a todas las Partes Contratantes del Convenio CSC (CSC/Circ.123).

3 El Comité, en su 75º periodo de sesiones (15 a 24 de mayo de 2002), aprobó la circular CSC/Circ.124 – Enmiendas a las Recomendaciones relativas a la interpretación y aplicación uniformes del Convenio internacional sobre la seguridad de los contenedores, 1972, enmendado (CSC/Circ.100).

4 El Comité, en su 80º periodo de sesiones (11 a 20 de mayo de 2005), tras reconocer que era necesario facilitar orientaciones al funcionario que ejerza el control con arreglo a lo dispuesto en el artículo VI del Convenio internacional sobre la seguridad de los contenedores, 1972 (CSC), enmendado, aprobó las Orientaciones sobre defectos estructurales graves en los contenedores (CSC/Circ.134).

5 El Comité, en su 86º periodo de sesiones (27 de mayo a 5 de junio de 2009), aprobó la circular CSC/Circ.137, "Enmiendas a las Orientaciones sobre defectos estructurales graves en los contenedores (CSC/Circ.134)" (CSC/Circ.137).

6 El Subcomité de Transporte de Mercancías peligrosas, Cargas sólidas y Contenedores, en su [14º periodo de sesiones (21 a 25 de septiembre de 2009)] examinó esas circulares para eliminar ambigüedades en el ámbito de la conservación, los exámenes y el control de los contenedores, y preparó un documento refundido.

7 Tras examinar esa propuesta presentada por el Subcomité de Transporte de Mercancías peligrosas, Cargas sólidas y Contenedores, en su [14º periodo de sesiones], el Comité, en su [87º periodo de sesiones (12 a 21 de mayo de 2010)], aprobó las Recomendaciones revisadas relativas a la interpretación y aplicación armonizadas del Convenio internacional sobre la seguridad de los contenedores, 1972, enmendado, cuyo texto figura en el anexo.

8 Se invita a las Partes Contratantes del convenio internacional sobre la seguridad de los contenedores, 1972, enmendado, a que pongan las presentes Recomendaciones revisadas en conocimiento de todas las partes interesadas.

9 La presente circular sustituye a las circulares CSC/Circ.100, CSC/Circ.123, CSC/Circ.124, CSC/Circ.134 y CSC/Circ.137.

ANEXO

RECOMENDACIONES REVISADAS RELATIVAS A LA INTERPRETACIÓN Y APLICACIÓN ARMONIZADAS DEL CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE LA SEGURIDAD DE LOS CONTENEDORES, 1972, ENMENDADO

1 GENERALIDADES

A continuación se indican los diversos puntos relativos a la interpretación y la aplicación armonizadas del Convenio internacional sobre la seguridad de los contenedores (Convenio CSC), 1972, en su forma enmendada, acerca de los cuales se ha llegado a un consenso.

2 DEFINICIONES (artículo II, párrafos 8 a 10)

2.1 *Contenedor nuevo y contenedor existente.* Cuando sea necesario, las distintas Administraciones fijarán la fecha en que se entenderá que empezó la construcción de un contenedor a fin de determinar si dicho contenedor ha de ser considerado "nuevo" o "existente".

2.2 *Propietario.* A los efectos de las presentes recomendaciones revisadas, por "propietario" se entenderá también el representante local del propietario.

2.3 A los efectos de las presentes recomendaciones revisadas rigen las siguientes definiciones:

- .1 *Estación de contenedores:* instalación o lugar de reparación o de almacenamiento; y
- .2 *Componentes vulnerables de la estructura:* componentes del contenedor que son importantes, dado que permiten utilizar el contenedor sin riesgos durante el transporte. Se enumeran a continuación en el párrafo 10.4 y se ilustran en las figuras 1 a 5.

3 APLICACIÓN (artículo III, párrafo 1)

3.1 Cajas intercambiables/desmontables

3.1.1 Queda acordado que no es necesario aplicar el Convenio CSC a los contenedores llamados de caja intercambiable/desmontable, y proyectados y utilizados para el transporte por carretera solamente, o por ferrocarril y carretera solamente, y que no sean aptos para ser empleados como base de apilamiento ni posean medios de izada por la parte superior.

3.1.2 También queda acordado que no es necesario aplicar el Convenio CSC a tales cajas intercambiables/desmontables transportadas por mar a condición de que vayan montadas en un vehículo de carretera o en un vagón de ferrocarril. Sin embargo, sí se aplica a las cajas intercambiables/desmontables utilizadas en servicios transoceánicos.

3.2 Contenedores para instalaciones mar adentro

Queda acordado que el Convenio CSC no se aplicará necesariamente a los contenedores para instalaciones mar adentro manipulados en mar abierta. Los contenedores para instalaciones mar adentro están sujetos a diferentes parámetros de proyecto, manipulación y prueba, según establezca la Administración. No obstante, cabe la posibilidad de aprobar los contenedores para instalaciones mar adentro conforme a lo dispuesto en el Convenio CSC siempre que cumplan las prescripciones y disposiciones pertinentes de dicho Convenio.*

3.3 Portaaparejos del buque y sus recipientes

3.3.1 Queda acordado que el Convenio CSC no se aplicará necesariamente al portaaparejos del buque ni a sus recipientes, ya que los contenedores formados por el armazón de una plataforma con vigas fijas en los extremos y recipientes para el almacenamiento de cerrojos giratorios, barras de trinca, etc., no se utilizan para el transporte internacional según se define en el presente Convenio y, por tanto, no se encuadran en la definición de contenedores. No obstante, estos contenedores especiales se transportan a bordo de buques portacontenedores y buques de otro tipo y se manejan de la misma forma que el resto de los contenedores, y por consiguiente entrañan los mismos riesgos durante su carga y descarga del buque.

3.3.2 En consecuencia, se recomienda incluir estas unidades en el programa de conservación y examen y someterlas a inspecciones periódicas.

4 ENTRADA EN VIGOR (artículos III y VIII)

La Administración de la Parte Contratante deberá inspeccionar todos los contenedores, fijándoles placas de aprobación relativa a la seguridad, en un plazo no inferior a cinco años a partir de la fecha de entrada en vigor del Convenio para esa Parte.

5 PRUEBA, INSPECCIÓN Y APROBACIÓN (artículo IV, párrafos 1 y 2): ELECCIÓN DE LAS ORGANIZACIONES EN LAS QUE DELEGAR EL DESEMPEÑO DE ESAS FUNCIONES

Las Administraciones exigirán una descripción general de las organizaciones en las que se delegue el desempeño de esas funciones y pruebas de su capacidad técnica para otorgar la aprobación, y se cerciorarán de que las mismas tienen la necesaria solvencia financiera. Las Administraciones se cerciorarán igualmente de que dichas organizaciones se hallan a salvo de posibles influencias perniciosas de propietarios, empresas explotadoras, fabricantes, arrendadores y reparadores de contenedores, y de las de otras partes que pudieran tener intereses creados en relación con la aprobación de contenedores.

6 APROBACIÓN DE CONTENEDORES PARA PROPIETARIOS O FABRICANTES EXTRANJEROS (artículo IV, párrafo 3) Y RECIPROCIDAD

6.1 Cuando sea posible, las Partes Contratantes harán todo lo posible para proporcionar instalaciones o medios con los que otorgar aprobaciones a los propietarios o fabricantes extranjeros de contenedores que soliciten la aprobación de éstos de conformidad con lo dispuesto en el Convenio.

6.2 La aprobación de los contenedores se facilitaría si fuera posible autorizar a sociedades de clasificación o a otras organizaciones aprobadas por una Parte Contratante a que actuasen en nombre de otras Partes Contratantes en virtud de acuerdos aceptables para las Partes interesadas.

* Véanse las Directrices para la aprobación de contenedores para instalaciones mar adentro manipulados en mar abierta (MSC/Circ.860).

7 CONSERVACIÓN Y MODIFICACIONES DE LA ESTRUCTURA (artículo IV)

7.1 La elaboración de directrices detalladas acerca de normas de conservación supondrá una carga innecesaria tanto para las Administraciones que traten de aplicar el Convenio como para los propietarios. No obstante, a fin de garantizar la uniformidad en la inspección de los contenedores y su seguridad operacional constante, la Parte Contratante pertinente debería garantizar que los siguientes puntos quedan cubiertos en cada programa de exámenes periódicos prescrito o programa de exámenes continuos aprobado:

- .1 métodos, alcance y criterios que han de aplicarse durante los exámenes;
- .2 frecuencia de los exámenes;
- .3 nivel de competencia del personal para realizar exámenes;
- .4 sistema de archivo de registros y documentos (véase la sección 12 a continuación);
- .5 sistema para registrar y actualizar los números de identificación de todos los contenedores incluidos en un determinado programa de exámenes apropiado;
- .6 métodos y sistemas de los criterios de conservación que tengan en cuenta las características de proyecto de contenedores concretos;
- .7 disposiciones para la conservación de contenedores en alquiler en caso de que difieran de las aplicables a los contenedores en propiedad; y
- .8 condiciones y procedimientos para añadir contenedores a un programa que ya se haya aprobado.

7.2 La aprobación de todos los programas, prescritos o aprobados, de exámenes continuos o periódicos debería estar sujeta a un periodo de validez. La correspondiente Administración someterá dicha aprobación a examen a más tardar diez (10) años después de que se haya expedido o renovado la aprobación, a fin de que quede garantizada continuamente su viabilidad.

7.3 Las Administraciones deberían evaluar periódicamente, mediante auditorías u otros métodos equivalentes, los programas aprobados para garantizar que se cumplen íntegramente las disposiciones de dichos programas. Dichas verificaciones deberían llevarse a cabo a los intervalos que fije la Administración, y al menos una vez cada cinco años.

7.4 La frase "el propietario del contenedor cuidará de conservarlo en condiciones de seguridad" (véase el párrafo 1 de la regla 2 del anexo I del Convenio) se interpretará en el sentido de que el propietario de un contenedor (tal como se define aquél en el párrafo 10 del artículo II del Convenio) será responsable, ante el Gobierno de cualquier territorio en que se opere con el contenedor, de la conservación de éste en condiciones de seguridad.

7.5 El propietario quedará obligado por la legislación sobre seguridad en vigor en dicho territorio y por la ley o la reglamentación que pueda servir para aplicar las prescripciones relativas al control que figuran en el artículo VI del Convenio. No obstante, será responsabilidad exclusiva de los propietarios la elección de los métodos por los cuales logren, de conformidad con lo dispuesto en el artículo IV, las condiciones de seguridad de sus contenedores, es decir, la combinación apropiada de la conservación planificada, los

procedimientos de renovación, reposición y reparación, y la selección de las organizaciones para realizar esos trabajos. Cuando existan pruebas claras de que un propietario deja repetidamente de alcanzar un nivel de seguridad satisfactorio, se pedirá al Gobierno en cuyo territorio el propietario esté domiciliado o tenga su oficina principal que garantice que se toman las medidas correctivas apropiadas.

7.6 La responsabilidad del propietario de conservar el contenedor en condiciones de seguridad incluye la de garantizar que ninguna modificación efectuada en un contenedor aprobado menoscabe la seguridad o haga que sean inexactos los datos registrados en la placa de aprobación relativa a la seguridad. En virtud de lo dispuesto en la regla 11 del capítulo V del Anexo I, el propietario de un contenedor que haya sido objeto de cualquier tipo de modificación que entrañe cambios estructurales deberá notificar dichos cambios a la Administración o a una organización homologada que ésta autorice. La Administración o la organización autorizada podrá determinar si los resultados de las pruebas originales realizadas de conformidad con lo dispuesto en el Anexo II para la aprobación inicial del contenedor siguen siendo válidos para el contenedor modificado.

7.7 Si un propietario retira del servicio un contenedor y, por tanto, éste deja de tener que ajustarse a lo prescrito en el Convenio, o no conserva dicho contenedor de conformidad con las disposiciones del Convenio, o efectúa modificaciones estructurales sin seguir los procedimientos indicados en el párrafo 7.6 *supra*, el propietario deberá quitar la placa de aprobación relativa a la seguridad.

8 RETIRADA DE LA APROBACIÓN (artículo IV, párrafo 5)

8.1 A efectos de la retirada de la aprobación, se considerará que la *Administración pertinente* es la Administración que otorgó la aprobación. Si bien toda Parte Contratante puede ejercer control sobre el movimiento de contenedores en virtud del artículo VI, sólo la Administración que aprobó el contenedor tiene derecho a retirar la aprobación de éste. Cuando se haya retirado la aprobación, la Administración exigirá que se quite la placa de aprobación relativa a la seguridad.

9 RECONOCIMIENTO DE LA APROBACIÓN (artículo V)

9.1 Registros de los programas aprobados de exámenes continuos

Las Administraciones deberían mantener y hacer pública una lista de los Programas aprobados de exámenes continuos.

10 CONTROL (artículo VI)

10.1 Generalidades

10.1.1 Esta sección trata del control de los contenedores en virtud del Convenio y no se ocupa de cuestiones relativas a la conservación o los exámenes.

10.1.2 Para ejercer el control (según lo previsto en el artículo VI del Convenio), las Partes Contratantes designarán solamente a funcionarios autorizados de las entidades gubernamentales. El artículo VI prescribe que este control deberá limitarse a comprobar que el contenedor posee una placa de aprobación relativa a la seguridad válida, y una marca que indique un programa aprobado de exámenes continuos (ACEP) o una fecha válida para el próximo examen (NED), a menos que haya indicios claros de que el estado del contenedor constituye un riesgo manifiesto para la seguridad.

10.2 Formación de los funcionarios autorizados a ejercer el control

La Parte Contratante que ejerza el control deberá garantizar que los funcionarios autorizados encargados de esta tarea hayan recibido la formación necesaria para ello. Dicha formación debería comprender tanto enseñanza teórica como instrucción práctica.

10.3 Contenedores que no ofrezcan garantías de seguridad

10.3.1 Los funcionarios encargados de las tareas de control que encuentren un contenedor en condiciones que entrañan un riesgo manifiesto para la seguridad deberán detener dicho contenedor hasta que pueda garantizarse que reúne las condiciones de seguridad para continuar en servicio.

10.3.2 Se considerará que todos los contenedores que presenten defectos estructurales graves en componentes vulnerables de su estructura (véase la sección 10.4) se hallan en condiciones que constituyen un riesgo manifiesto para la seguridad.

10.3.3 Siempre que un contenedor se someta a un control, los funcionarios autorizados deberían notificárselo al propietario.

10.3.4 Los funcionarios encargados de las tareas de control podrán permitir que un contenedor detenido prosiga su ruta a su destino final a condición de que no sea izado del medio de transporte en que se encuentre.

10.3.5 También se considera que los contenedores vacíos con defectos estructurales graves en componentes vulnerables de su estructura constituyen un peligro para las personas. Por regla general, los contenedores vacíos que haya que reparar se llevan a una estación de contenedores elegida por el propietario, siempre que se puedan trasladar de forma segura, lo que puede representar un traslado nacional o internacional. Todo contenedor que presente daños y que vaya a ser trasladado deberá manipularse y transportarse teniendo debidamente en cuenta sus defectos estructurales. Deberán colocarse indicaciones claras en cada costado del contenedor y en la parte superior para señalar que solamente se está moviendo para efectuar reparaciones.

10.3.6 Los contenedores vacíos con serios daños que impidan izarlos en condiciones de seguridad, es decir, si sus cantoneras presentan daños, se han extraviado o faltan, o si falla la unión entre las paredes y los largueros inferiores del costado, sólo deberían moverse si se transportan sobre un contenedor tipo plataforma como, por ejemplo, un contenedor abatible.

10.3.7 Los daños importantes pueden ser resultado de golpes fuertes que podrían estar causados por la manipulación indebida del contenedor o de otros contenedores, o por movimientos significativos de la carga dentro del contenedor. Por tanto, deberá prestarse especial atención a las señales de daños recientes provocados por un golpe.

10.3.8 Los daños sufridos por un contenedor pueden parecer graves sin que por eso representen un riesgo manifiesto para la seguridad. Numerosos daños, como por ejemplo la presencia de agujeros, pueden hacer que el contenedor incumpla la normativa aduanera aunque no revistan importancia para la estructura.

10.4 Componentes vulnerables de la estructura y definición de defectos estructurales graves que tendrán en cuenta únicamente los funcionarios autorizados a ejercer el control

10.4.1 Los componentes vulnerables de la estructura de los contenedores que deberán examinarse para descubrir si presentan defectos graves figuran a continuación:

- .1 largueros superiores;
- .2 largueros inferiores;
- .3 vigas superiores;
- .4 vigas inferiores;
- .5 postes de esquina;
- .6 piezas de esquina e intermedias;
- .7 estructura inferior; y
- .8 engranajes de las barras de cierre.

10.4.2 Los funcionarios autorizados a ejercer el control deben utilizar estos criterios para determinar si el contenedor debe quedar de inmediato fuera de servicio. No deberían utilizarse en tanto que criterios de reparación y de conservación en servicio conforme a un programa aprobado de exámenes continuos (ACEP) o a un programa de exámenes periódicos en virtud del Convenio CSC. La figura 5 es un diagrama de las medidas que deben adoptar los funcionarios autorizados a ejercer el control.

COMPONENTE VULNERABLE DE LA ESTRUCTURA	DEFECTO ESTRUCTURAL GRAVE
Largueros superiores	Deformación local de un larguero de más de 60 mm, o separación, grietas o rasgaduras en el material del larguero de más de 45 mm de longitud. Nota: En algunos modelos de contenedores cisterna, los largueros superiores no son componentes estructurales significativos.
Largueros inferiores	Deformación local perpendicular de un larguero de más de 100 mm, o separación, grietas o rasgaduras en el material del larguero de más de 75 mm de longitud.
Vigas superiores	Deformación local de una viga superior de más de 80 mm, o grietas o rasgaduras de más de 80 mm de longitud.
Vigas inferiores	Deformación local de una viga inferior de más de 100 mm, o grietas o rasgaduras de más de 100 mm de longitud.
Postes de esquina	Deformación local de un poste de más de 50 mm, o rasgaduras o grietas de más de 50 mm de longitud.
Piezas de esquina e intermedias (cantoneras)	Faltan piezas de esquina, toda grieta o rasgadura en las piezas, toda deformación en las piezas que impida su acoplamiento perfecto a las piezas de trinca o de elevación, toda deformación en las piezas de más de 5 mm en relación con su plano original, toda abertura de una anchura superior a 66,0 mm, toda abertura de una longitud superior a 127,0 mm, toda reducción del espesor de la placa de la abertura superior que haga que dicho espesor se reduzca a menos de 23,0 mm o toda separación de la soldadura de los componentes contiguos a las piezas de 50 mm de longitud.
Estructura inferior	Faltan dos o más travesaños adyacentes, o están separados de los largueros inferiores. Falta un 20 % o más del número total de travesaños, o están separados. Nota: Si se permite proseguir el transporte, es sumamente importante que se impida la caída de travesaños sueltos durante el transporte.
Engranajes de las barras de cierre	No funciona uno o más de los engranajes de las barras de cierre interiores. Nota: Algunos contenedores están proyectados y aprobados (tal como queda registrado en la placa CSC) para funcionar con una puerta abierta o sin puerta.

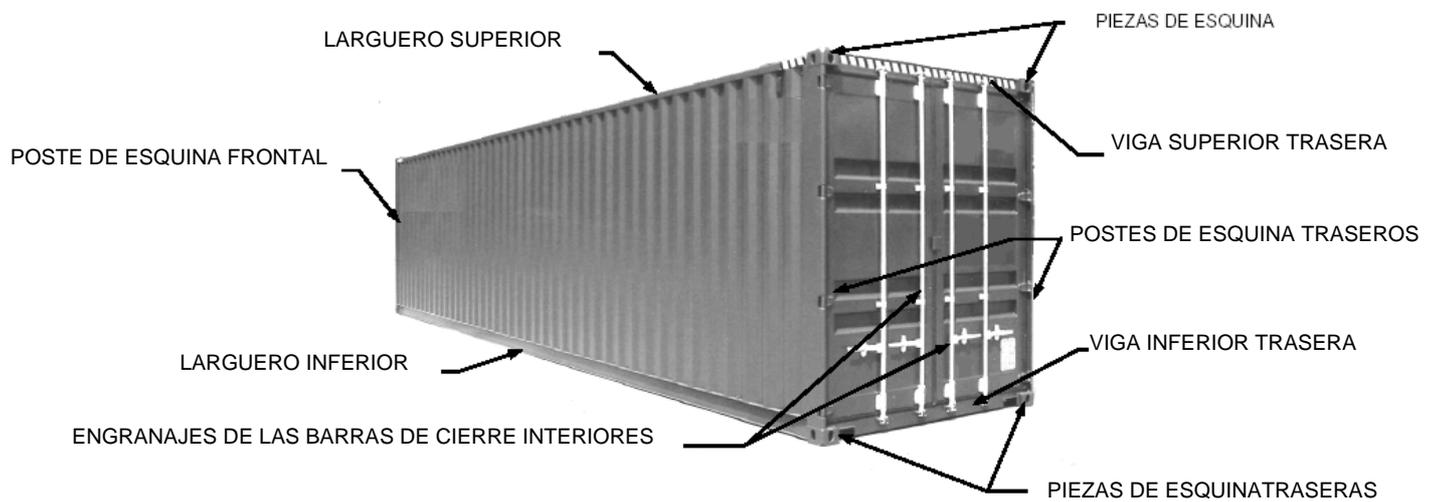


Figura 1

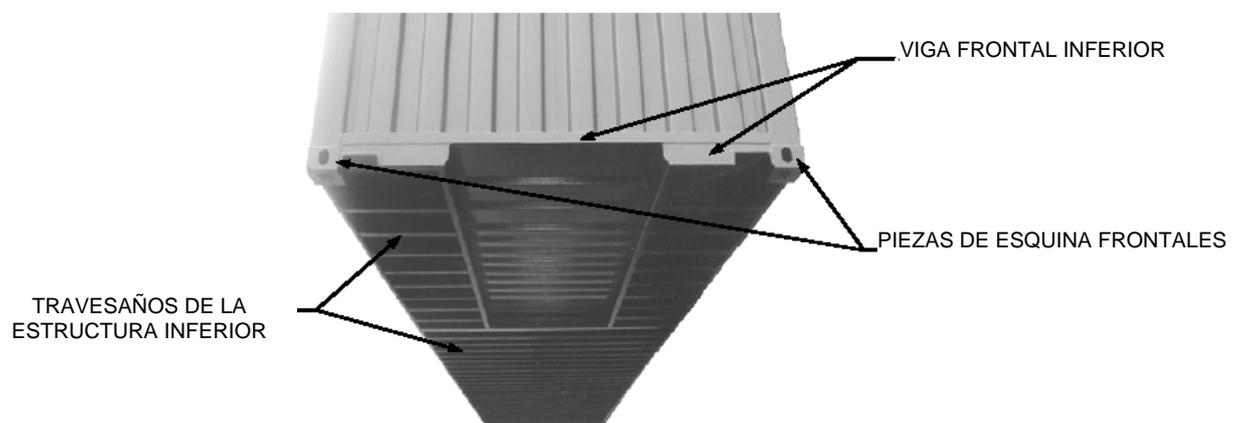


Figura 2

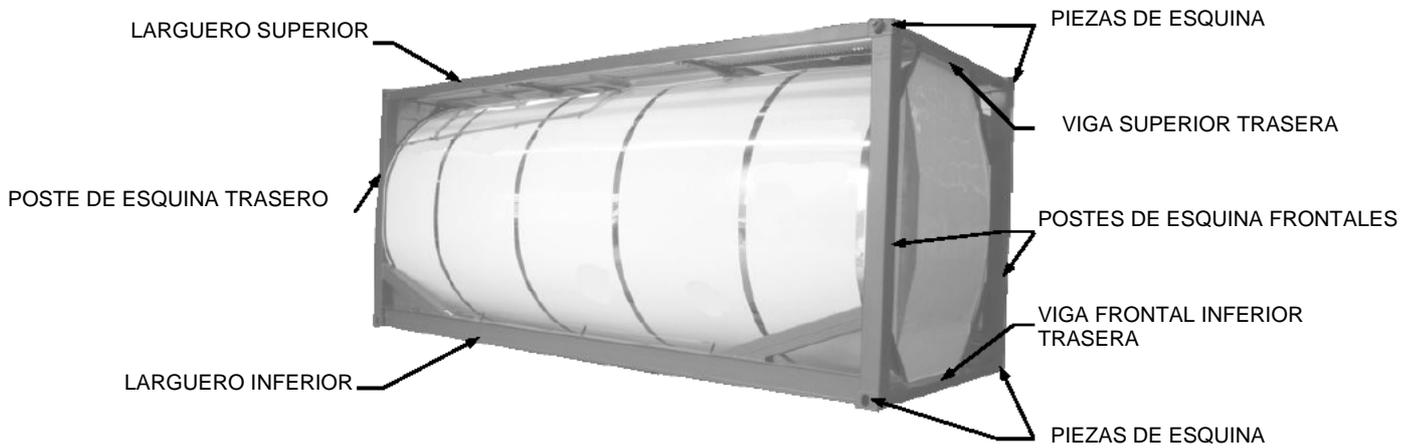
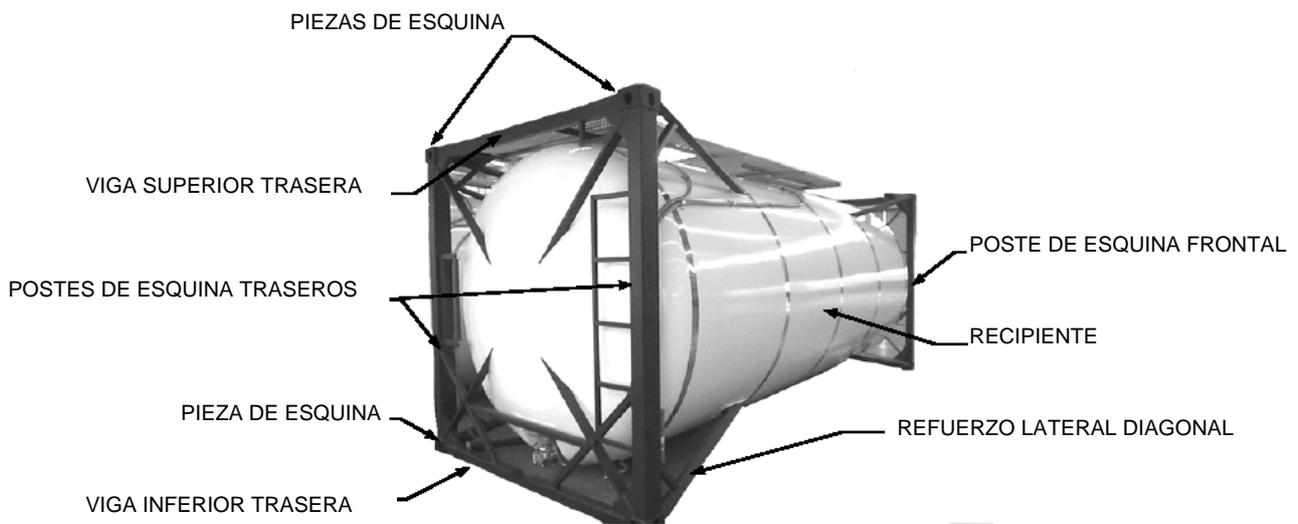


Figura 3



*Recibe el mismo trato que un poste de esquina

Figura 4

DEFECTOS ESTRUCTURALES GRAVES EN LOS CONTENEDORES

Diagrama de las medidas que deben adoptar los funcionarios autorizados a ejercer el control

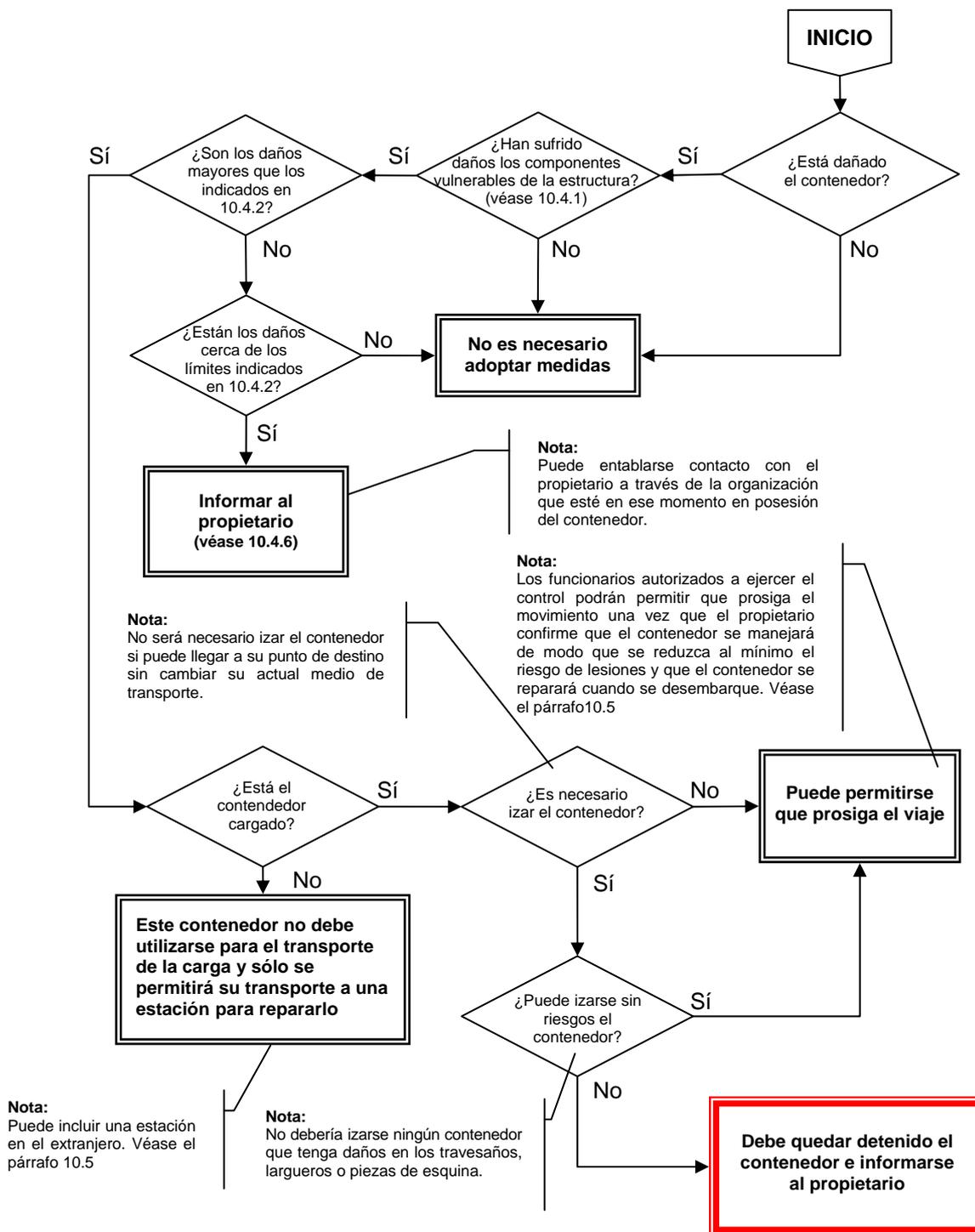


Figura 5

10.4.3 El efecto de dos o más fallos en el mismo componente vulnerable de la estructura puede ser tanto o más grave que el efecto de un solo fallo indicado en el cuadro anterior, aunque cada uno de los fallos por separado sea menos grave que los fallos indicados en el cuadro. En estos casos, el funcionario autorizado podrá detener el contenedor y solicitar más orientación a este respecto a la Parte Contratante.

10.4.4 En el caso de los contenedores cisterna, también deberá examinarse el mecanismo de sujeción del depósito al armazón del contenedor, a fin de detectar defectos estructurales graves fácilmente visibles que puedan equipararse a los indicados en el cuadro. Si se detectan tales daños en cualquiera de estos mecanismos de sujeción, el funcionario autorizado deberá detener el contenedor.

10.4.5 El mecanismo de montaje del armazón del extremo de los contenedores plataforma con armazones del extremo desmontables y los ejes de bisagra sobre los cuales gira el armazón del extremo son estructuras vulnerables que deben inspeccionarse a fin de detectar daños significativos. Los contenedores con paredes extremas desmontables que no puedan fijarse en posición erecta no deberían moverse con sus paredes extremas en dicha posición.

10.4.6 Los defectos enumerados en el párrafo 10.4.1 no son exhaustivos para todos los tipos de contenedores ni para todos los defectos o combinaciones de defectos posibles.

10.4.7 Cuando un funcionario autorizado a ejercer el control considere que un contenedor está en el límite de un defecto estructural grave, se lo debería comunicar al propietario a fin de adoptar las precauciones necesarias para permitir el movimiento del contenedor.

10.5 Movimiento internacional de contenedores sometidos a control

Se reconoce que en cualquiera de los casos que abarca esta sección, el propietario puede desear trasladar un contenedor a otro territorio en el que se puedan aplicar de modo más conveniente las medidas correctivas apropiadas. Los funcionarios encargados del control podrán permitir esos traslados, pero tomando las disposiciones que razonablemente sea posible adoptar para garantizar que dicho traslado se lleva a cabo de forma segura y que efectivamente se aplican las medidas correctivas apropiadas. El funcionario que autorice el traslado habrá de decidir, en particular, si es necesario informar al funcionario o a los funcionarios encargados del control del otro territorio o de los otros países por los que vaya a pasar el contenedor.

10.6 Notificación relativa a los contenedores de una determinada serie aprobada que no ofrezcan garantías de seguridad

Si se descubre que un número considerable de contenedores de una determinada serie aprobada no ofrece garantías de seguridad por defectos que puedan existir desde antes de la aprobación (artículo VI, párrafo 2), las Administraciones deberían informar de ello a la Organización, así como a la Parte Contratante interesada.

10.7 Contenedores que no sean defectuosos pero que carezcan de placa de aprobación relativa a la seguridad o que lleven una placa cuyo texto sea incorrecto

Los contenedores que carezcan de placa de aprobación relativa a la seguridad o que lleven una placa cuyo texto sea incorrecto deberían quedar detenidos. No obstante, cuando se puedan presentar pruebas de que el contenedor de que se trate ha sido aprobado en virtud de lo dispuesto en el Convenio o de que se ajusta a las normas del Convenio, la autoridad que ejerza el control podrá permitir que el contenedor prosiga el viaje hasta su punto de destino para ser descargado, a condición de que se le coloque la placa lo más rápidamente posible y de que no se vuelva a cargar hasta que esa placa sea la correcta, de conformidad con lo dispuesto en el Convenio.

10.8 Contenedores con fecha caducada

Quedará detenido todo contenedor cuya conservaci3n se realice en virtud de un Plan de exámenes peri3dicos (PES), si se descubre que lleva indicada en la placa de aprobaci3n relativa a la seguridad o junto a ella una fecha ya pasada para su pr3ximo examen de conservaci3n. Sin embargo, la autoridad competente que ejerza el control podrá permitir que el contenedor prosiga hasta su punto de destino para ser descargado, a condici3n de que sea examinado y la placa se ponga al día lo más r pidoamente posible, y de que no se vuelva a cargar antes de que se hayan efectuado esas operaciones.

10.9 Contenedores a los que les falta la marca ACEP o la fecha del pr3ximo examen

Si la placa de aprobaci3n relativa a la seguridad carece de la marca ACEP o de la fecha del pr3ximo examen, el contenedor deberá detenerse hasta que pueda demostrarse que se utiliza y se conserva en virtud de un programa válido. Si el contenedor se utiliza en virtud de un programa ACEP aprobado, deberá permitirse que prosiga su viaje, informando de ello a la empresa explotadora, y se fijará la marca que faltaba tras haber desembarcado el contenedor en su destino final y antes de su siguiente embarque o intercambio, si éste se produce antes.

10.10 Contenedores con defectos en el momento de su aprobaci3n

Si un contenedor parece haberse vuelto inseguro a consecuencia de un defecto que pudiera haber existido cuando se aprob3 el proyecto del contenedor, la Parte Contratante que detecte el defecto deberá informar a la Administraci3n responsable de dicha aprobaci3n.

11 PLACA DE APROBACI3N RELATIVA A LA SEGURIDAD (regla 1)

11.1 Se considera que las soluciones indicadas a continuaci3n para dar cumplimiento a algunos aspectos de las prescripciones del Convenio relativas a datos est n acordes con dichas prescripciones.

11.2 Se podrá asignar un solo número de aprobaci3n a cada propietario para todos los contenedores existentes en una sola solicitud de aprobaci3n, y ese número podrá aparecer indicado en la línea 1 de la placa.

11.3 El ejemplo dado en la línea 1 del modelo de placa de aprobaci3n relativa a la seguridad (véase el apéndice del anexo I del Convenio) no debe interpretarse en el sentido de que se exige la inclusi3n de la fecha de aprobaci3n en la referencia de aprobaci3n.

11.4 El apéndice del anexo I del Convenio permite utilizar las claves alfanuméricas de identificaci3n del propietario normalizadas por la ISO o los números de serie del fabricante en los contenedores existentes. S3lo se utilizará el número de serie del fabricante como número de identificaci3n (en la línea 3) de la placa de aprobaci3n relativa a la seguridad en el caso de los contenedores aprobados a partir de *[fecha de aprobaci3n de la presente circular]*. En los casos en que la placa de aprobaci3n relativa a la seguridad forme parte de una placa mayor que agrupe o consolide varias placas (véase el párrafo 10.9), el número de serie del fabricante puede figurar en otro lugar de dicha placa. También podrá indicarse la clave alfanumérica de identificaci3n del propietario normalizada por la ISO en otro lugar de la placa consolidada.

11.5 Cuando no se exija que en la placa se indique la resistencia de las paredes extremas o laterales (por ejemplo, en el caso de un contenedor con valores de resistencia de las paredes extremas o de las paredes laterales iguales a 0,4P o 0,6P, respectivamente), no será necesario reservar en la placa de aprobación relativa a la seguridad un espacio en blanco para tal indicación, si bien dicho espacio podrá utilizarse en cambio para satisfacer otras prescripciones del Convenio relativas a datos, como, por ejemplo, las correspondientes a la consignación de fechas ulteriores.

11.6 Cuando se exija que en las placas de aprobación relativas a la seguridad estén indicadas las resistencias de las paredes extremas o laterales, esto se hará de la siguiente manera:

– en inglés:

**END-WALL STRENGTH
SIDE-WALL STRENGTH**

– en francés:

**RÉSISTANCE DE LA PAROI D'EXTRÉMITÉ
RÉSISTANCE DE LA PAROI LATÉRALE**

11.7 En los casos en que en la placa de aprobación relativa a la seguridad se haya de indicar una resistencia de paredes superior o inferior, esto se podrá hacer mediante una simple referencia a la fórmula relativa a la carga útil P.

Ejemplo: **SIDE-WALL STRENGTH 0,5P**

11.8 En cuanto a las características de los materiales utilizados en la placa de aprobación relativa a la seguridad (véase el apéndice del anexo I del Convenio), cada Administración, a efectos de aprobación de los contenedores, podrá definir a su manera los conceptos de *permanente*, *incorrosible* e *incombustible*, o exigir simplemente que dichas placas estén hechas de un material que, a su juicio, cumpla la definición dada (por ejemplo, de un metal adecuado).

11.9 En la regla 1 del Anexo I se establece que la placa de aprobación relativa a la seguridad se fijará al lado de cualquier otra placa de aprobación expedida con fines oficiales. Para cumplir esta prescripción, siempre que sea posible, la placa de aprobación relativa a la seguridad se colocará junto a las placas informativas prescritas por otros convenios internacionales y por la reglamentación nacional en una placa de base. Dicha placa de base se colocará en un lugar conveniente del contenedor.

11.10 A los efectos del presente convenio, la palabra *peso* se considera equivalente a la palabra *masa*, y por tanto podrá ser utilizada en la placa de aprobación relativa a la seguridad. A partir de [fecha de aprobación de la presente circular], la palabra **MASA** reemplazará a la palabra **PESO** en las placas que se coloquen en los contenedores.

12 CONSERVACIÓN Y PROCEDIMIENTOS DE EXAMEN (regla 2)

12.1 El Convenio ofrece a los propietarios la opción de hacer que los contenedores sean examinados a intervalos especificados en el Convenio, con arreglo a un plan de examen prescrito o aprobado por la Administración interesada; este procedimiento, enunciado en el párrafo 2 de la regla 2, se denominará en adelante "PLAN DE EXÁMENES PERIÓDICOS"; o según un programa de exámenes continuos aprobado por la Administración interesada; este procedimiento, enunciado en el párrafo 3 de la regla 2, se denominará en adelante "PROGRAMA DE EXÁMENES CONTINUOS".

12.2 Estos dos procedimientos tienen por objeto garantizar la conservación del nivel de seguridad prescrito para los contenedores, y se considerarán equivalentes siempre que la Administración juzgue satisfactorio el plan de exámenes que utilice el propietario.

12.3 El propietario deberá tener la opción de aplicar uno de estos procedimientos a parte de su flota de contenedores y el otro a la parte restante, y convendría establecer las disposiciones necesarias a fin de permitir que un propietario cambie el procedimiento empleado.

12.4 Elementos que se han de incluir en el examen

12.4.1 *Respecto de los contenedores sometidos a un plan de exámenes periódicos o a un programa de exámenes continuos*

12.4.1.1 Si bien las Administraciones pueden especificar los factores que se han de tener en cuenta en un plan de examen de contenedores, no es necesario llegar a un acuerdo en ese momento acerca de una lista concreta de factores o una relación mínima de las partes del contenedor que procede incluir en un examen. No obstante, en todo examen debe figurar una inspección ocular detallada que permita descubrir defectos u otras deficiencias relacionadas con la seguridad, o daños que puedan hacer que un contenedor deje de ofrecer garantías de seguridad, así como el examen de todos los componentes importantes para la estructura, especialmente las piezas de esquina.

12.4.1.2 Se admite que normalmente bastará con un examen ocular del exterior del contenedor. No obstante, se efectuará también un examen del interior si esto es razonablemente posible (por ejemplo, si el contenedor está vacío en ese momento). Se examinará además la parte superior e inferior del contenedor, incluida la base de las piezas de esquina inferiores. Esto puede hacerse con el contenedor descansando sobre un chasis o, si el examinador lo juzga necesario, después de haber izado el contenedor hasta colocarlo sobre otros soportes.

12.4.1.3 El examen será realizado por una persona cuyos conocimientos y experiencia acerca de contenedores sean tales que le permitan determinar si el contenedor de que se trate tiene algún defecto que pueda entrañar un peligro para cualquier persona.

12.4.1.4 La persona que realice el examen externo debería estar facultada para exigir un examen más detallado del contenedor si el estado de éste parece justificarlo. Si existe la posibilidad de que componentes vulnerables de la estructura presenten defectos estructurales graves (véase 10.4 *supra*), deberían utilizarse instrumentos de medida para evaluar a fondo los defectos que se hayan detectado.

12.4.2 Prescripciones adicionales para los contenedores incluidos en un programa de exámenes continuos

12.4.2.1 Con arreglo a un programa aprobado de exámenes continuos, el contenedor se somete a exámenes e inspecciones en condiciones normales de utilización. Dichos exámenes e inspecciones consisten en lo siguiente:

- .1 *exámenes detallados*: los realizados en relación con reparaciones importantes o renovaciones, al comenzar o finalizar un periodo de alquiler, o durante el intercambio en una estación de contenedores; y
- .2 *inspecciones operacionales corrientes*: las realizadas con regularidad para detectar cualquier daño o deterioro que exija medidas correctivas.

12.4.2.2 Los exámenes detallados se llevarán a cabo de conformidad con lo prescrito en el programa de exámenes aprobado y se tomarán las medidas necesarias a fin de asegurar que las piezas y los componentes dañados hayan sido adecuadamente reparados o sustituidos de modo que el contenedor ofrezca garantías de seguridad. Aunque las Administraciones podrán estipular factores que habrán de tenerse en cuenta durante las inspecciones operacionales corrientes, por regla general se considerará suficiente realizar una inspección ocular del exterior y de la parte inferior del contenedor.

12.4.3 Marcas indicadoras de examen en el contenedor

12.4.3.1 *Contenedores sometidos a un plan de exámenes periódicos – fecha del siguiente examen (NED)*

12.4.3.1.1 Debería autorizarse la utilización de calcomanías para indicar la fecha del primer examen y del siguiente examen de los contenedores examinados a intervalos especificados en el Convenio, a condición de que:

- .1 la fecha pertinente (mes y año) se indique en las calcomanías o en la propia placa por medio de palabras o cifras que se entiendan en todo el mundo;
- .2 los contenedores nuevos lleven marcada la fecha del primer examen con calcomanías o por otro medio en la propia placa, tal como se prescribe en la regla 2.2 del anexo I del Convenio internacional sobre la seguridad de los contenedores; y
- .3 las calcomanías tengan un fondo blanco y sean del color que corresponda al año del examen, según se indica a continuación:

MARRÓN	2004	2010	2016
AZUL	2005	2011	2017
AMARILLO	2006	2012	2018
ROJO	2007	2013	etc.
NEGRO	2008	2014	
VERDE	2009	2015	

12.4.3.2 *Contenedores sometidos a un programa de exámenes continuos*

12.4.3.2.1 Un contenedor examinado con arreglo a este programa llevará una calcomanía con las siglas **ACEP** y el nombre de la Administración que haya aprobado el programa, de forma análoga a lo dispuesto en el párrafo 1 del apéndice 1 del anexo I. Esta calcomanía se colocará en la placa de aprobación relativa a la seguridad o lo más cerca posible de ésta.

12.4.4.3 *Contenedores fletados por un arrendatario*

12.4.4.3.1 Los contenedores con la marca relativa a la NED que hayan sido fletados por un arrendatario con arreglo a un programa aprobado de exámenes continuos deberían volver a marcarse, bien mediante la calcomanía relativa al ACEP del arrendatario, bien borrando o cubriendo la siguiente fecha de examen.

12.4.4.3.2 Los contenedores con la marca relativa al ACEP que hayan sido fletados por un arrendatario que aplique un programa de exámenes periódicos (PES) deberían volver a marcarse borrando o cubriendo la referencia al ACEP y fijando una calcomanía relativa a la fecha del siguiente examen (NED) una vez se haya realizado el primer examen establecido por el programa.

12.4.4.4 *Contenedores contruidos con poca resistencia al apilamiento o a la deformación transversal*

Los contenedores sometidos a pruebas de conformidad con el capítulo 2 del anexo II (Apilamiento) con una carga de apilamiento estática superpuesta autorizada inferior a 192 000 kg sobre los puntales de esquina más externos o sometidos a pruebas de conformidad con el capítulo 4 del anexo II (Rigidez transversal) con fuerzas inferiores a 150 kN, deberían marcarse de forma claramente visible con arreglo a la correspondiente norma de la ISO*.

12.4.5 **Utilización de calcomanías**

La utilización de calcomanías en contenedores sometidos a un plan de exámenes periódicos deberá seguir siendo facultativa y no deberá entenderse en modo alguno como derogación de las disposiciones pertinentes del Convenio antes citadas. Los propietarios seguirán encargándose del perfeccionamiento y de la introducción de un método de calcomanías.

13 **REGISTRO DE EXÁMENES**

13.1 El propietario debería garantizar que se mantiene un registro de los exámenes, que debería incluir:

- .1 el número de serie único del propietario correspondiente al contenedor;
- .2 la fecha en que se llevó a cabo el examen;
- .3 la identificación de la persona competente que llevó a cabo el examen;
- .4 el nombre de la organización y el lugar en que se llevó a cabo el examen;
- .5 los resultados del examen; y
- .6 en el caso de un programa de exámenes periódicos, la fecha del siguiente examen.

* Véase la norma vigente, ISO 6346, *Freight containers – Coding, identification and marking*.

13.2 No hay necesidad de normalizar la manera de llevar el registro y se podrán aceptar los sistemas de registro existentes de transición. El registro deberá poder someterse a auditoría y ponerse a disposición de la Administración que lo pida, en un plazo razonable. No se exige llevar registro de las inspecciones operacionales corrientes.

14 FRECUENCIA DE LOS EXÁMENES

14.1 Contenedores sometidos a un plan de exámenes periódicos

14.1.1 El Convenio admite que puede ser necesario examinar los contenedores más de una vez cada 30 meses cuando estén sometidos a frecuentes operaciones de manipulación y transbordos. Se tendrá presente sin embargo que cualquier reducción considerable del intervalo de 30 meses entre exámenes crearía graves dificultades respecto del control de los exámenes. Hay que señalar que cuando se someten los contenedores a operaciones de manipulación y transbordos frecuentes, también están expuestos a ser objeto de comprobaciones frecuentes.

14.1.2 Por consiguiente, al determinar si es aceptable que el intervalo entre los exámenes que hay que realizar en virtud del Convenio sea como máximo de 30 meses, habrá que tener debidamente en cuenta los exámenes intermedios, considerando el alcance de éstos y la competencia técnica de las personas que los llevan a cabo.

14.2 Contenedores sometidos a un programa de exámenes continuos

14.2.1 Los contenedores examinados con arreglo a un programa aprobado de exámenes continuos serán sometidos a un examen detallado cada vez que sean objeto de reparaciones importantes o renovaciones, al comenzar o finalizar un periodo de alquiler o durante el intercambio en una estación de contenedores, y en todo caso al menos una vez cada 30 meses.

15 MODIFICACIONES DE LOS CONTENEDORES EXISTENTES

15.1 Se puede exigir a quienes soliciten la aprobación de contenedores existentes una certificación de que, a su leal saber y entender, las modificaciones ya efectuadas no afectan adversamente a la seguridad de los contenedores ni a la pertinencia de los datos presentados junto con la solicitud, de conformidad con los incisos ii) y iii) del párrafo 1 d) de la regla 9 del anexo I. Otra posibilidad sería que el solicitante presentara detalles de la modificación que puedan estudiarse.

15.2 Se considera que la retirada de la puerta de un contenedor para permitir el "funcionamiento con una puerta" es una modificación que puede afectar negativamente a la seguridad del contenedor. Por consiguiente, esta medida requiere la aprobación explícita de la Parte Contratante y las marcas pertinentes en la placa CSC, que deberá permanecer en el contenedor una vez que se haya retirado la puerta.

15.3 Los contenedores que hayan sido sometidos a una modificación deberían seguir mostrando la fecha de fabricación original en la placa de aprobación relativa a la seguridad y añadir una línea adicional en la que se muestre la fecha en la que se llevó a cabo la modificación.

16 MÉTODOS Y NORMAS DE PRUEBA (anexo II)

Se debe entender que los contenedores sometidos a prueba de conformidad con los métodos descritos en la norma ISO pertinente* han sido probados plena y suficientemente a los fines del Convenio, con la excepción de que los contenedores cisterna con huecos de entrada para horquilla elevadora han de someterse además a la prueba 1 B) i) del anexo II.

* Véase la norma vigente ISO 1496, Contenedores de la serie 1 – Especificaciones y pruebas.

17 PRUEBA DE APILAMIENTO (anexo II, capítulo 2)

17.1 Se puede utilizar la pauta dada a continuación como guía para interpretar los párrafos 1 y 2 de la prueba de apilamiento:

Respecto a un apilamiento de nueve contenedores, cada uno de ellos de 24 toneladas (24 000 kg) (52 915 libras), la masa soportada por el contenedor inferior sería igual a 8×24 toneladas (24 000 kg) (52 915 libras), es decir, 192 toneladas (192 000 kg) (423 320 libras); por tanto, en el caso de un contenedor de 24 toneladas con aptitud para ser la base de una pila de 9, la placa deberá indicar: **MASA DE APILAMIENTO AUTORIZADA PARA 1,8 g: 192 000 kg/423 320 libras.**

17.2 La pauta dada a continuación puede ser útil en la determinación de la masa de apilamiento autorizada:

La masa de apilamiento autorizada para 1,8 g se puede calcular tomando como hipótesis una carga de apilamiento uniforme sobre el puntal de esquina. La carga de la prueba de apilamiento aplicada a una esquina del contenedor se multiplicará por el factor $4/1,8$ y el resultado se expresará en las unidades apropiadas.

17.3 A continuación se da un ejemplo útil del modo en que cabe variar la masa de apilamiento autorizada según se prescribe en el párrafo 1 de la prueba de apilamiento:

Si en un determinado viaje, la aceleración vertical máxima a que está sometido un contenedor puede limitarse de modo efectivo y seguro a 1,2 g, la masa de apilamiento permitida para dicho viaje será la masa de apilamiento autorizada estampada en la placa multiplicada por la razón de 1,8 a 1,2 (es decir, la masa de apilamiento autorizada que se indique en la placa $\times 1,8/1,2 =$ la masa de apilamiento autorizada para el viaje).

18 RESISTENCIA LONGITUDINAL (PRUEBA ESTÁTICA) (anexo II, capítulo 5)

La aceleración de 2 g se considera el valor habitual de la carga dinámica a la que se somete a los contenedores en condiciones normales cuando son acarreados por modos de transporte interior. Las fuerzas de prueba de 2 R aplicadas externamente prescritas para la prueba estática de resistencia longitudinal, junto con el cumplimiento de los criterios para las otras pruebas prescritas, deben garantizar que la resistencia estructural de un contenedor sea suficiente para soportar los esfuerzos resultantes en condiciones normales.

19 VALIDEZ DE LAS APROBACIONES

Las aprobaciones seguirán siendo válidas si cambia la Parte Contratante encargada de la aprobación, siempre que la nueva entidad acepte seguir asumiendo la responsabilidad de administrar adecuadamente el Convenio y las aprobaciones existentes. Las aprobaciones también mantendrán su validez si cambia el propietario del contenedor, siempre que el nuevo propietario siga conservando el contenedor en unas condiciones y en virtud de unos procedimientos como mínimo tan eficaces como los aprobados en un principio.

ANEXO 11

PROPUESTAS DE ENMIENDA A LOS ANEXOS DEL CONVENIO CSC

ANEXO I REGLAS PARA LA PRUEBA, INSPECCIÓN, APROBACIÓN Y CONSERVACIÓN DE LOS CONTENEDORES

Capítulo I Reglas comunes a todos los sistemas de aprobación

Regla 1 – Placa de aprobación relativa a la seguridad

- 1 Se añade una nueva frase al final del párrafo 3 que diga:

"En los casos en que los valores relativos al apilamiento o la rigidez transversal son inferiores a 192 000 kg o 150 kN, respectivamente, se considerará que el contenedor tiene una capacidad reducida de apilamiento o rigidez transversal y llevará una marca claramente visible que se ajuste a lo prescrito en las normas pertinentes*."

* Véase la norma vigente, ISO 6346, *Freight containers – Coding, identification and marking*.

- 2 Después del párrafo 3 actual, se añaden los siguientes nuevos párrafos 4 y 5 y el párrafo 4 actual pasa a ser el párrafo 6:

"4 Como mínimo, los programas aprobados deberían revisarse una vez cada diez (10) años para garantizar que siguen siendo viables. A fin de armonizar las inspecciones de los contenedores realizadas por todas las partes interesadas y garantizar la continuidad de la seguridad operacional de los contenedores, la Parte Contratante pertinente se asegurará de que los siguientes elementos quedan cubiertos en cada plan de exámenes periódicos prescrito o programa de exámenes continuos aprobado:

- .1 métodos, alcance y criterios que han de utilizarse durante los exámenes;
- .2 frecuencia de los exámenes;
- .3 cualificaciones del personal encargado de realizar exámenes;
- .4 sistema de archivo de registros y documentos que contenga:
 - .4.1 el número de serie único del propietario correspondiente al contenedor;
 - .4.2 la fecha en que se llevó a cabo el examen;
 - .4.3 la identificación de la persona competente que llevó a cabo el examen;

- .4.4 el nombre de la organización y el lugar en que se llevó a cabo el examen;
- .4.5 los resultados del examen; y
- .4.6 en el caso de un programa de exámenes periódicos, la fecha del siguiente examen;
- .5 sistema para registrar y actualizar los números de identificación de todos los contenedores incluidos en un determinado programa de exámenes aprobado;
- .6 métodos y sistemas de los criterios de conservación que tengan en cuenta las características de proyecto de contenedores concretos;
- .7 disposiciones para la conservación de contenedores en alquiler en caso de que difieran de las aplicables a los contenedores en propiedad; y
- .8 condiciones y procedimientos para añadir contenedores a un programa ya aprobado.

5 La Parte Contratante llevará a cabo verificaciones periódicas de los programas aprobados para garantizar el cumplimiento de las disposiciones aprobadas por la Parte Contratante. La Parte Contratante retirará cualquier aprobación cuando las condiciones de ésta dejen de cumplirse."

3 Después del párrafo reenumerado como párrafo 6, se añade el siguiente nuevo párrafo 7:

"7 Las administraciones harán pública la información relativa a los programas de exámenes continuos."

APÉNDICE

4 Después del actual párrafo 9, se añaden los siguientes nuevos párrafos 10 y 11:

"10 Se indicará la resistencia al apilamiento sin una puerta en la placa solamente si se ha aprobado la utilización del contenedor sin una puerta. La marca deberá decir: MASA DE APILAMIENTO AUTORIZADA SIN UNA PUERTA PARA 1,8 g kg..... lb. Esta marca se colocará al lado del valor correspondiente a la prueba de rigidez transversal (véase la línea 5).

11 Se indicará la resistencia transversal sin una puerta en la placa solamente si se ha aprobado la utilización del contenedor sin una puerta. La marca deberá decir: CARGA UTILIZADA EN LA PRUEBA DE RIGIDEZ TRANSVERSAL SIN UNA PUERTA kg lb. Esta marca se colocará al lado del valor correspondiente a la prueba de apilamiento (véase la línea 6)."

ANEXO II
NORMAS Y PRUEBAS ESTRUCTURALES DE SEGURIDAD

Cargas de prueba y procedimientos de prueba

5 Se añade una nueva prueba para los contenedores que se aprueben para su utilización sin una de sus puertas:

"8 FUNCIONAMIENTO SIN UNA PUERTA

1. Los contenedores a los que se ha retirado una puerta sufren una reducción significativa de su capacidad de soportar cargas de deformación transversal y, posiblemente, de su resistencia al apilamiento. La retirada de una puerta de un contenedor en uso se considera una modificación del contenedor. Los contenedores deben someterse a la aprobación para su utilización sin una de sus puertas. Dicha aprobación se basará en los resultados de las pruebas que se indican a continuación.

2. Efectuada con éxito la prueba de apilamiento, el contenedor se puede clasificar para una carga de apilamiento admisible superpuesta, que debe indicarse en la placa de aprobación relativa a la seguridad, inmediatamente por debajo de la línea 5: MASA DE APILAMIENTO AUTORIZADA para 1,8 g (kg y lbs) SIN UNA PUERTA."

3. Efectuada con éxito la prueba de rigidez transversal, la carga de la prueba de rigidez transversal debe indicarse en la placa de aprobación relativa a la seguridad, inmediatamente por debajo de la línea 6: CARGA DE LA PRUEBA DE RIGIDEZ (kg y lbs) SIN UNA PUERTA."

CARGAS DE PRUEBA Y FUERZAS APLICADAS

PROCEDIMIENTOS DE PRUEBA

Apilamiento

Carga interior:

Carga repartida de modo uniforme; la suma de la masa del contenedor y la carga de prueba deberá ser igual a 1,8R.

Los que figuran bajo el epígrafe
2 APILAMIENTO

Fuerzas aplicadas externamente:

Las que sometan a cada una de las cuatro cantoneras a una fuerza vertical descendente igual a 0,25 x 1,8 x la fuerza gravitacional de la carga de apilamiento estática superpuesta autorizada.

Rigidez transversal

Carga interior:

Ninguna.

Los que figuran en el epígrafe
4 RIGIDEZ TRANSVERSAL

Fuerzas aplicadas externamente:

Las fuerzas que ejerzan una presión lateral sobre las estructuras extremas del contenedor. Tales fuerzas serán iguales a aquellas para las que fue proyectado el contenedor."

6 Se añade el siguiente nuevo Anexo III:

"ANEXO III

Control y verificación

1 Introducción

El artículo VI del Convenio trata de las medidas de control que las Partes Contratantes pueden adoptar. Este control deberá limitarse a comprobar que el contenedor posee una placa válida de aprobación relativa a la seguridad, incluida una marca vigente relativa al ACEP o una fecha válida del próximo examen, a menos que haya claras pruebas de que el estado del contenedor constituye un riesgo manifiesto para la seguridad. El presente anexo ofrece información detallada para permitir que los funcionarios autorizados evalúen la integridad de los componentes vulnerables de la estructura de los contenedores, y ayudarles a determinar si un contenedor reúne las condiciones de seguridad necesarias para poder seguir utilizándose en el transporte, o si debe quedar detenido hasta que se adopten medidas correctivas. Los criterios establecidos deben utilizarse para determinar si el contenedor debe quedar de inmediato fuera de servicio; se considerarán como una norma de seguridad, no debiendo utilizarse como criterios de reparación o de conservación en servicio conforme a un programa aprobado de exámenes continuos (ACEP) o a un programa de exámenes periódicos en virtud del Convenio CSC.

MEDIDAS DE CONTROL

Los funcionarios autorizados deberán tener en cuenta los aspectos siguientes:

- .1 los contenedores que representen un riesgo manifiesto para la seguridad deberán someterse a control;
- .2 se considera que los contenedores cargados que presentan daños iguales o más graves que los mencionados con anterioridad entrañan peligro para las personas. El funcionario autorizado deberá detener esos contenedores. No obstante, es posible que el funcionario autorizado permita el desplazamiento posterior del contenedor si éste puede trasladarse a su destino final sin que haya que izarlo desde el medio de transporte en el que se encuentre;
- .3 también se considera que los contenedores vacíos con daños equivalentes o superiores a los criterios establecidos a continuación pueden constituir un peligro para las personas. Por regla general, los contenedores vacíos que haya que reparar se llevan a una estación de contenedores elegida por el propietario, siempre que se puedan trasladar de forma segura, lo que puede representar un traslado nacional o internacional. Todo contenedor que presente daños y que vaya a ser trasladado deberá manipularse y transportarse teniendo debidamente en cuenta sus defectos estructurales;
- .4 cuando un contenedor se someta a control, los funcionarios autorizados deberán notificarlo al propietario, arrendatario y/o depositario del contenedor;
- .5 las disposiciones que figuran en el presente anexo no son exhaustivas para todos los tipos de contenedores ni para todos los defectos o combinaciones de defectos posibles;
- .6 los daños sufridos por un contenedor pueden parecer graves sin que por eso representen un riesgo manifiesto para la seguridad. Ciertos daños, como por ejemplo la presencia de agujeros, pueden hacer que el contenedor incumpla la normativa aduanera, aunque no revistan importancia para la estructura; y

- .7 los daños importantes pueden ser resultado de duros golpes que podrían estar causados por la manipulación indebida del contenedor o de otros contenedores, o por movimientos considerables de la carga dentro del contenedor. Por tanto, deberá prestarse especial atención a las señales de daños recientes provocados por golpes.

FORMACIÓN DE LOS FUNCIONARIOS AUTORIZADOS

La Parte Contratante que ejerce el control deberá garantizar que los funcionarios autorizados encargados de llevar a cabo las evaluaciones y de aplicar las medidas de control reciban la formación necesaria para ello. Dicha formación debería comprender tanto enseñanza teórica como instrucción práctica.

COMPONENTES VULNERABLES DE LA ESTRUCTURA Y DEFINICIÓN DE DEFECTOS ESTRUCTURALES GRAVES EN CADA COMPONENTE

Los componentes de la estructura que figuran a continuación son vulnerables y deberán examinarse para descubrir si presentan defectos graves.

COMPONENTE VULNERABLE DE LA ESTRUCTURA	DEFECTO ESTRUCTURAL GRAVE
Largueros superiores	Deformación local de un larguero de más de 60 mm, o separación, grietas o rasgaduras en el material del larguero de más de 45 mm de longitud. Nota: En algunos modelos de contenedores cisterna, los largueros superiores no son componentes estructurales significativos.
Largueros inferiores	Deformación local perpendicular a un larguero de más de 100 mm, o separación, grietas o rasgaduras en el material del larguero de más de 75 mm de longitud.
Vigas superiores	Deformación local de una viga superior de más de 80 mm, o grietas o rasgaduras de más de 80 mm de longitud
Vigas inferiores	Deformación local de una viga inferior de más de 100 mm, o grietas o rasgaduras de más de 100 mm de longitud
Postes de esquina	Deformación local de un poste de más de 50 mm, o rasgaduras o grietas de más de 50 mm de longitud
Piezas de esquina e intermedias (cantoneiras)	Faltan piezas de esquina, toda grieta o rasgadura en las piezas, toda deformación en las piezas que impida su acoplamiento perfecto a las piezas de trinca o de elevación, toda deformación en las piezas de más de 5 mm en relación con su plano original, toda abertura de una anchura superior a 66,0 mm, toda abertura de una longitud superior a 127,0 mm, toda reducción del espesor de la placa de la abertura superior que haga que dicho espesor se reduzca a menos de 23,0 mm o toda separación de la soldadura de los componentes contiguos a las piezas de 50 mm de longitud.
Estructura inferior	Faltan dos o más travesaños adyacentes, o están separados de los largueros inferiores. Falta un 20 % o más del número total de travesaños, o están separados. Nota: Si se permite proseguir el transporte, es sumamente importante que se impida la caída de travesaños sueltos durante el transporte.
Engranajes de las barras de cierre	No funciona uno o más de los engranajes de las barras de cierre interiores. Nota: Algunos contenedores están proyectados y aprobados (tal como queda registrado en la placa CSC) para funcionar con una puerta abierta o sin puerta.

El efecto de dos o más fallos en el mismo componente vulnerable de la estructura puede ser tan grave o más que el efecto de un solo fallo indicado en el cuadro anterior, aunque cada uno de los fallos por separado sea menos grave que los fallos indicados en el cuadro. En estos casos, el funcionario autorizado podrá detener el contenedor y solicitar más orientación a este respecto a la Parte Contratante.

En el caso de los contenedores cisterna, también deberá examinarse el mecanismo de sujeción del depósito al armazón del contenedor y los elementos de servicio, a fin de detectar defectos estructurales graves fácilmente visibles que puedan equipararse a los indicados en el cuadro. Si se detectan tales defectos en cualquiera de estos componentes, el funcionario autorizado deberá detener el contenedor.

En el caso de los contenedores plataforma con armazones del extremo desmontables, el mecanismo de montaje del armazón del extremo y los ejes de bisagra sobre los cuales gira el armazón del extremo también son estructuras vulnerables que deberán inspeccionarse a fin de detectar daños."

ANEXO 12

PROPUESTA DE ENMIENDA A LA REGLA 4 DEL CAPÍTULO VII DEL CONVENIO SOLAS

Capítulo VII – Transporte de mercancías peligrosas

Parte A – Transporte de mercancías peligrosas en bultos

Regla 4

Regla 4 "*Documentos*" se sustituye por el siguiente texto:

"Documentos

1 La información relativa al transporte de mercancías peligrosas en bultos y el certificado de arrumazón del contenedor/vehículo se ajustarán a las disposiciones pertinentes del Código IMDG y se facilitarán a la persona o a la organización que haya designado la autoridad del Estado rector del puerto.

2 Todo buque que transporte mercancías peligrosas en bultos llevará una lista especial, un manifiesto o un plan de estiba en los que, ajustándose a las disposiciones pertinentes del Código IMDG, se indiquen las mercancías peligrosas embarcadas y su emplazamiento a bordo. Antes de la partida, se entregará un ejemplar de uno de dichos documentos a la persona o la organización que haya designado la autoridad del Estado rector del puerto."

ANEXO 13

PROPUESTA DE ENMIENDAS AL ANEXO III DEL CONVENIO MARPOL

Se sustituye el texto del Anexo III del Convenio MARPOL adoptado mediante la resolución MEPC.156(55) por el siguiente:

"REGLAS PARA PREVENIR LA CONTAMINACIÓN POR SUSTANCIAS PERJUDICIALES TRANSPORTADAS POR MAR EN BULTOS

Regla 1

Ámbito de aplicación

1 Salvo disposición expresa en otro sentido, las reglas del presente anexo son de aplicación a todos los buques que transporten sustancias perjudiciales en bultos.

.1 A los efectos del presente anexo, "sustancias perjudiciales" son las consideradas como contaminantes del mar en el Código marítimo internacional de mercancías peligrosas (Código IMDG) o las que cumplen los criterios que figuran en el apéndice del presente anexo.

.2 A los efectos del presente anexo, la expresión "en bultos" remite a las formas de contención especificadas en el Código IMDG para las sustancias perjudiciales.

2 El transporte de sustancias perjudiciales está prohibido, a menos que se realice de conformidad con las disposiciones del presente anexo.

3 Como complemento de las disposiciones del presente anexo, el Gobierno de cada Parte en el Convenio publicará o hará publicar prescripciones detalladas relativas al embalaje/envasado, marcado, etiquetado, documentación, estiba, limitaciones cuantitativas y excepciones, con objeto de prevenir o reducir al mínimo la contaminación del medio marino ocasionada por las sustancias perjudiciales.*

4 A los efectos del presente anexo, los embalajes/envases vacíos que hayan sido utilizados previamente para transportar sustancias perjudiciales serán considerados a su vez como sustancias perjudiciales, a menos que se hayan tomado precauciones adecuadas para garantizar que no contienen ningún residuo perjudicial para el medio marino.

5 Las prescripciones del presente anexo no son aplicables a los pertrechos ni al equipo de a bordo.

Regla 2

Embalaje y envasado

Los bultos serán de tipo idóneo para que, habida cuenta de su contenido específico, sea mínimo el riesgo de dañar el medio marino.

* Véase el Código IMDG adoptado por la Organización mediante la resolución MSC.122(75), en su forma enmendada por el Comité de Seguridad Marítima.

Regla 3

Marcado y etiquetado

1 Los bultos que contengan alguna sustancia perjudicial irán marcados o etiquetados de forma duradera para indicar que se trata de una sustancia perjudicial de conformidad con las disposiciones pertinentes del Código IMDG.

2 El método utilizado para fijar las marcas o etiquetas en los bultos que contengan alguna sustancia perjudicial se ajustará a las disposiciones pertinentes del Código IMDG.

Regla 4*

Documentación

1 La información relativa al transporte de sustancias perjudiciales se ajustará a las disposiciones pertinentes del Código IMDG y se pondrá a disposición de la persona u organización designada por la autoridad del Estado rector del puerto.

2 Todo buque que transporte sustancias perjudiciales llevará una lista especial, un manifiesto o un plan de estiba en los que se indiquen, de conformidad con las disposiciones pertinentes del Código IMDG, las sustancias perjudiciales embarcadas y el emplazamiento de éstas a bordo. Antes de la salida, se entregará un ejemplar de uno de esos documentos a la persona u organización designada por la autoridad del Estado rector del puerto.

Regla 5

Estiba

Las sustancias perjudiciales irán adecuadamente estibadas y sujetas para que sea mínimo el riesgo de dañar el medio marino, sin menoscabar por ello la seguridad del buque y de las personas a bordo.

Regla 6

Limitaciones cuantitativas

Por fundadas razones científicas y técnicas, podrá ser necesario prohibir el transporte de ciertas sustancias perjudiciales o limitar la cantidad que de ellas se permita transportar en un solo buque. Al establecer esa limitación cuantitativa se tendrán debidamente en cuenta las dimensiones, la construcción y el equipo del buque, así como el embalaje/envase y las propiedades intrínsecas de la sustancia de que se trate.

Regla 7

Excepciones

1 Estará prohibida la echazón de las sustancias perjudiciales transportadas en bultos, a menos que sea necesaria para salvaguardar la seguridad del buque o la vida humana en la mar.

* La referencia a "documentos" en esta regla no excluye el uso de técnicas de transmisión basadas en el tratamiento electrónico de datos y el intercambio electrónico de datos como complemento de la documentación impresa.

2 A reserva de lo dispuesto en el presente convenio, se tomarán las medidas adecuadas, teniendo en cuenta las propiedades físicas, químicas y biológicas de las sustancias perjudiciales, para reglamentar el lanzamiento al mar, mediante baldeo, de los derrames, a condición de que la aplicación de tales medidas no menoscabe la seguridad del buque y de las personas a bordo.

Regla 8

*Supervisión de las prescripciones operacionales por el Estado rector del puerto**

1 Un buque que se halle en un puerto o en una terminal mar adentro de otra Parte estará sujeto a inspección por funcionarios debidamente autorizados de dicha Parte, en lo que concierne a las prescripciones operacionales en virtud del presente anexo, cuando existan claros indicios para suponer que el capitán o la tripulación no están familiarizados con los procedimientos esenciales de a bordo relativos a la prevención de la contaminación por sustancias perjudiciales.

2 Si se dan las circunstancias mencionadas en el párrafo 1 de la presente regla, la Parte tomará las medidas necesarias para que el buque no zarpe hasta que se haya resuelto la situación de conformidad con lo prescrito en el presente anexo.

3 Los procedimientos relativos a la supervisión por el Estado rector del puerto estipulados en el artículo 5 del presente convenio se aplicarán a la presente regla.

4 Nada de lo dispuesto en la presente regla se interpretará de manera que se limiten los derechos y obligaciones de una Parte que lleve a cabo la supervisión de las prescripciones operacionales expresamente establecidas en el presente convenio.

* Véanse los "Procedimientos para la supervisión por el Estado rector del puerto", adoptados por la Organización mediante la resolución A.787(19), y enmendados mediante la resolución A.882(21).

ANEXO

APÉNDICE DEL ANEXO III

Criterios para determinar si las sustancias que se transportan en bultos son perjudiciales

A los efectos del presente anexo, son perjudiciales las sustancias a las que se aplique uno cualquiera de los siguientes criterios*:

a) Peligro agudo (a corto plazo) para el medio acuático

Categoría aguda 1:

CL ₅₀ 96 h (para peces)	≤ 1 mg/l y/o
CE ₅₀ 48 h (para crustáceos)	≤ 1 mg/l y/o
CEr ₅₀ 72 o 96 h (para algas u otras plantas acuáticas)	≤ 1 mg/l

b) Peligro a largo plazo para el medio acuático

i) Sustancias no rápidamente degradables para las que se dispone de datos adecuados sobre la toxicidad crónica

Categoría crónica 1:

CSEO o CE _x crónicas (para peces)	≤ 0,1 mg/l y/o
CSEO o CE _x crónicas (para crustáceos)	≤ 0,1 mg/l y/o
CSEO o CE _x crónicas (para algas u otras plantas acuáticas)	≤ 0,1 mg/l

Categoría crónica 2:

CSEO o CE _x crónicas (para peces)	≤ 1 mg/l y/o
CSEO o CE _x crónicas (para crustáceos)	≤ 1 mg/l y/o
CSEO o CE _x crónicas (para algas u otras plantas acuáticas)	≤ 1 mg/l

ii) Sustancias rápidamente degradables para las que se dispone de datos adecuados sobre la toxicidad crónica

Categoría crónica 1:

CSEO o CE _x crónicas (para peces)	≤ 0,01 mg/l y/o
CSEO o CE _x crónicas (para crustáceos)	≤ 0,01 mg/l y/o
CSEO o CE _x crónicas (para algas u otras plantas acuáticas)	≤ 0,01 mg/l

Categoría crónica 2:

CSEO o CE _x crónicas (para peces)	≤ 0,1 mg/l y/o
CSEO o CE _x crónicas (para crustáceos)	≤ 0,1 mg/l y/o
CSEO o CE _x crónicas (para algas u otras plantas acuáticas)	≤ 0,1 mg/l

* Estos criterios se basan en los elaborados en el marco del Sistema globalmente armonizado de clasificación y etiquetado de productos químicos (SGA) de las Naciones Unidas, enmendado.

Por lo que respecta a las definiciones de las siglas y los términos utilizados en el presente apéndice, véanse los párrafos pertinentes del Código IMDG.

iii) Sustancias para las que no se dispone de datos adecuados sobre la toxicidad crónica

Categoría crónica 1:

CL₅₀ 96 h (para peces) ≤ 1 mg/l y/o

CE₅₀ 48 h (para crustáceos) ≤ 1 mg/l y/o

CE_{r50} 72 o 96 h (para algas u otras plantas acuáticas) ≤ 1 mg/l

y la sustancia no es rápidamente degradable y/o el FBC determinado experimentalmente es ≥ 500 (o, en su defecto, el log K_{ow} ≥ 4).

Categoría crónica 2:

CL₅₀ 96 h (para peces) > 1 pero ≤ 10 mg/l y/o

CE₅₀ 48 h (para crustáceos) > 1 pero ≤ 10 mg/l y/o

CE_{r50} 72 o 96 h (para algas u otras plantas acuáticas) > 1 pero ≤ 10 mg/l

y la sustancia no es rápidamente degradable y/o el FBC determinado experimentalmente es ≥ 500 (o, en su defecto, el log K_{ow} ≥ 4).

En el Código IMDG figura información adicional sobre el proceso de clasificación de las sustancias y mezclas."

ANEXO 14

PROPUESTA DE PROGRAMA DE TRABAJO REVISADO DEL SUBCOMITÉ

		Plazo o periodos de sesiones previstos	Referencias
1	Armonización del Código IMDG con las Recomendaciones relativas al transporte de mercancías peligrosas, de las Naciones Unidas <i>Principios estratégicos:</i> 1.3 <i>Medidas de alto nivel:</i> 1.3.5 <i>Resultados previstos:</i> 1.3.5.1	Indefinido	MSC 63/23, párrafo 10.6
2	Informes sobre sucesos en que intervengan mercancías peligrosas o contaminantes del mar transportados en bultos, ocurridos a bordo de los buques o en zonas portuarias <i>Principios estratégicos:</i> 12.3 <i>Medidas de alto nivel:</i> 12.3.1 <i>Resultados previstos:</i> –	Indefinido	CDG 45/22, sección 11 y párrafo 20.2; DSC 13/20, sección 6
3	Enmiendas al Código IMSBC, incluida la evaluación de las propiedades de las cargas sólidas a granel <i>Principios estratégicos:</i> 5.2 <i>Medidas de alto nivel:</i> 5.2.3 <i>Resultados previstos:</i> –	Indefinido	BC 34/17, sección 3; DSC 13/20, sección 4
4	Análisis de siniestros (coordinado por el Subcomité FSI) <i>Principios estratégicos:</i> 12.1 <i>Medidas de alto nivel:</i> 12.1.2 <i>Resultados previstos:</i> 12.1.2.1 a .2	Indefinido	MSC 70/23, párrafos 9.17 y 20.4; DSC 13/20, sección 6
A.1	Enmienda (35-10) (36-12) al Código IMDG y a sus suplementos <i>Principios estratégicos:</i> 5.2 <i>Medidas de alto nivel:</i> 5.2.3 <i>Resultados previstos:</i> 5.2.3.1	2009 2011	DSC 3/15, párrafo 12.6; DSC 13/20, sección 3

- Notas:**
- 1 "A" significa punto de alta prioridad y "B" significa punto de baja prioridad. No obstante, dentro de los grupos de alta y baja prioridad los distintos puntos no aparecen en un orden de prioridad específico.
 - 2 Los puntos impresos en **negrita** se han seleccionado para el orden del día provisional del DSC 15.

		Plazo o periodos de sesiones previstos	Referencias
A.2	Enmiendas al Código ESC y recomendaciones conexas <i>Principios estratégicos:</i> 5.2 <i>Medidas de alto nivel:</i> 5.2.3 <i>Resultados previstos:</i> 5.2.3.1	2009	MSC 78/26, párrafo 24.15.3; DSC 13/20, sección 8
A.3	Examen del Código BLU <i>Principios estratégicos:</i> 5.2 <i>Medidas de alto nivel:</i> 5.2.3 <i>Resultados previstos:</i> —	2009	MSC 79/23, párrafo 20.7; DSC 13/20, sección 7
A.4	Examen de las Recomendaciones sobre la utilización sin riesgos de plaguicidas en los buques <i>Principios estratégicos:</i> 5.2 <i>Medidas de alto nivel:</i> 5.2.3 <i>Resultados previstos:</i> 5.2.3.2	2009	DSC 10/17, párrafo 4.23; DSC 13/20, sección 9
A.5 A.2	Orientaciones sobre la indumentaria protectora <i>Principios estratégicos:</i> 5.2 <i>Medidas de alto nivel:</i> 5.2.3 <i>Resultados previstos:</i> 5.2.3.2	2009 2010	MSC 81/25, párrafo 23.8; DSC 13/20, sección 10 DSC 14/22, sección 9
A.6 A.3	Revisión del Código de prácticas de seguridad para buques que transporten cubiertas de madera <i>Principios estratégicos:</i> 5.2 <i>Medidas de alto nivel:</i> 5.2.3 <i>Resultados previstos:</i> —	2010	MSC 82/24, párrafo 21.11; DSC 13/20, sección 11 DSC 14/22, sección 10
A.7 A.4	Estiba de materias que reaccionan con el agua (en colaboración con el Subcomité FP, según sea necesario) <i>Principios estratégicos:</i> 5.2 <i>Medidas de alto nivel:</i> 5.2.3 <i>Resultados previstos:</i> —	2009 2010	MSC 83/28, párrafo 25.12; DSC 13/20, sección 13 DSC 14/22, sección 11
A.8	Enmiendas al Convenio internacional sobre la seguridad de los contenedores, 1972 y circulares conexas <i>Principios estratégicos:</i> 5.2 <i>Medidas de alto nivel:</i> 5.2.3 <i>Resultados previstos:</i> 5.2.3.1	2009 2010	DSC 12/19, sección 16; MSC 83/28, párrafo 25.13.1; DSC 13/20, sección 14; DSC 14/22, sección 12

		Plazo o periodos de sesiones previstos	Referencias
A.9 A.5	Examen de las Directrices sobre la arrumazón de las unidades de transporte <i>Principios estratégicos:</i> 5.2 <i>Medidas de alto nivel:</i> 5.2.3 <i>Resultados previstos:</i> 5.2.3.2	2009 2010	MSC 83/28, párrafo 25.13.2; DSC 13/20, sección 15 DSC 14/22, sección 13
A.10	Enmiendas al Anexo III del MARPOL <i>Principios estratégicos:</i> 5.2 <i>Medidas de alto nivel:</i> 5.2.3 <i>Resultados previstos:</i> —	2009	DSC 13/20, sección 16
A.14 A.6	Revisión de las Recomendaciones relativas a la entrada en espacios cerrados a bordo de los buques (en colaboración con los subcomités BLG, FP y STW) <i>Principios estratégicos:</i> 5.2 <i>Medidas de alto nivel:</i> 5.2.3 <i>Resultados previstos:</i> —	2010	DSC 13/20, sección 19; MSC 85/26, párrafo 23.7
A.12 A.7	Instalación de equipo para la detección de fuentes radiactivas o de objetos contaminados por radiactividad en los puertos <i>Principios estratégicos:</i> 1 <i>Medidas de alto nivel:</i> 1.3.5 <i>Resultados previstos:</i> —	2011	MSC 86/26, párrafo 23.6
B.1	Examen de las prescripciones relativas a la documentación aplicables a las mercancías peligrosas en bultos <i>Principios estratégicos:</i> 5.2 <i>Medidas de alto nivel:</i> 5.2.3 <i>Resultados previstos:</i> 5.2.3.1	2009	MSC 84/24, párrafo 22.9
B.2 A.8	Examen de la eficacia del Programa de inspección de contenedores <i>Principios estratégicos:</i> 5.2 <i>Medidas de alto nivel:</i> 5.2.3 <i>Resultados previstos:</i> 5.2.3.1	2010	MSC 84/24, párrafo 22.10; DSC 13/20, sección 16

ANEXO

ORDEN DEL DÍA PROVISIONAL

del 15º periodo de sesiones del Subcomité, que se celebrará en la sede de la OMI,
4 Albert Embankment, Londres SE1 7SR
del lunes 13 al viernes 17 de septiembre de 2010

(El periodo de sesiones dará comienzo a las 9 30 horas del lunes 13 de septiembre de 2010)

- Apertura del periodo de sesiones
- 1 Adopción del orden del día
 - 2 Decisiones de otros órganos de la OMI
 - 3 Enmiendas al Código IMDG y a sus suplementos, incluida la armonización del Código IMDG con las Recomendaciones relativas al transporte de mercancías peligrosas, de las Naciones Unidas
 - .1 armonización del Código IMDG con las Recomendaciones relativas al transporte de mercancías peligrosas, de las Naciones Unidas
 - .2 enmienda 36-12 al Código IMDG y a sus suplementos
 - 4 Enmiendas al Código IMSBC, incluida la evaluación de las propiedades de las cargas sólidas a granel
 - 5 Informes y análisis de siniestros y sucesos
 - 6 Orientaciones sobre la indumentaria protectora
 - 7 Revisión del Código de prácticas de seguridad para buques que transporten cubiertas de madera
 - 8 Estiba de materias que reaccionan con el agua
 - 9 Examen de las Directrices sobre la arrumazón de las unidades de transporte
 - 10 Revisión de las Recomendaciones relativas a la entrada en espacios cerrados a bordo de los buques
 - 11 Examen de la eficacia del Programa de inspección de contenedores
 - 12 Instalación de equipo para la detección de objetos contaminados por radiactividad en los puertos
 - 13 Enmiendas al Convenio internacional sobre la seguridad de los contenedores, 1972, y circulares conexas.
 - 14 Programa de trabajo y orden del día del DSC 16
 - 15 Elección de Presidente y Vicepresidente para 2011
 - 16 Otros asuntos
 - 17 Informe para el Comité de Seguridad Marítima

ANEXO 15

SITUACIÓN DE LOS RESULTADOS PREVISTOS DE LA LABOR DEL SUBCOMITÉ RELACIONADOS CON EL PLAN DE ACCIÓN DE ALTO NIVEL DE LA ORGANIZACIÓN Y LAS PRIORIDADES PARA LOS BIENIOS 2008-2009 Y 2010-2011

BIENIO 2008-2009

Principios estratégicos (PE) (A.989(25))		Medidas de alto nivel (MAN)		Resultados previstos en 2008-2009		
MEJORA DE LA POSICIÓN Y LA EFICACIA DE LA OMI						
1	La OMI es el principal foro internacional para las cuestiones técnicas de todo tipo que afectan al transporte marítimo internacional y las cuestiones jurídicas conexas. El sello distintivo de la OMI será un enfoque amplio e integrador en relación con tales cuestiones. A fin de mantener esa primacía, la OMI deberá:	1.1	Desempeñar más a fondo su papel en los asuntos marítimos en relación con otras organizaciones intergubernamentales, para abordar eficaz y exhaustivamente complejas cuestiones que son de competencia de diferentes organismos	1.1.2	Cooperar con las Naciones Unidas y otros organismos internacionales en las cuestiones de interés común	1.1.2.1 Cooperación con el OIEA Situación: de plazo indefinido 1.1.2.3 Aportación de políticas u orientaciones para o sobre: Temas de seguridad y protección (MSC): – Elaboración de los requisitos de transporte de los materiales radiactivos de la Clase 7 Situación: de plazo indefinido – Facilitación del transporte de los materiales radiactivos de la Clase 7 Situación: de plazo indefinido – Subcomité de Expertos de las Naciones Unidas en Transporte de Mercaderías Peligrosas: armonización del transporte multimodal de mercancías peligrosas Situación: de plazo indefinido
		1.3	Intentar activamente conseguir sinergias y evitar la duplicación de los esfuerzos realizados por otros organismos de las Naciones Unidas en cuestiones marítimas	1.3.5	Armonizar los instrumentos de la OMI con otros instrumentos internacionales pertinentes, según sea necesario	1.3.5.1 Disposiciones armonizadas relativas a la seguridad, la protección y la eficacia del transporte de mercancías peligrosas, tras la participación en las actividades del Comité de Expertos de las Naciones Unidas en Transporte de Mercaderías Peligrosas y en el Sistema globalmente armonizado, y el OIEA (MSC) Situación: de plazo indefinido Instalación de equipo para la detección de fuentes radiactivas o de objetos contaminados por radiactividad en los puertos Situación: en curso

Principios estratégicos (PE) (A.989(25))		Medidas de alto nivel (MAN)		Resultados previstos en 2008-2009	
<i>Los indicadores de resultados son: 1, 2, 3, 16, 17 y 19</i>					
ELABORACIÓN Y MANTENIMIENTO DEL MARCO GENERAL PARA UN TRANSPORTE MARÍTIMO SEGURO, PROTEGIDO, EFICAZ Y ECOLÓGICAMENTE RACIONAL					
5		5.2	Mejorar las normas técnicas, operacionales y de gestión de la seguridad	5.2.3	Mantener sometidas a examen las normas relativas a la manipulación y el transporte marítimo en condiciones de seguridad de las cargas sólidas y líquidas transportadas a granel y en bultos
				5.2.3.1	Instrumentos obligatorios de la OMI nuevos o enmendados (MSC): <ul style="list-style-type: none"> - Enmiendas al Anexo III del Convenio MARPOL Situación: alcanzado <ul style="list-style-type: none"> - Enmiendas al Código IMSBC, incluida la evaluación de las propiedades de las cargas sólidas a granel Situación: de plazo indefinido <ul style="list-style-type: none"> - Enmiendas al Convenio CSC y circulares conexas Situación: alcanzado <ul style="list-style-type: none"> - 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 Situación: de plazo indefinido <ul style="list-style-type: none"> - Enmiendas al Convenio SOLAS para hacer obligatorio el Código IMSBC Situación: alcanzado <ul style="list-style-type: none"> - Examen de las prescripciones de documentación aplicables a las mercancías peligrosas transportadas en bultos Situación: alcanzado <ul style="list-style-type: none"> - Examen de la eficacia del programa de inspección de contenedores Situación: en curso

Principios estratégicos (PE) (A.989(25))			Medidas de alto nivel (MAN)		Resultados previstos en 2008-2009	
5 (Cont.)					5.2.3.2	<p>Instrumentos no obligatorios de la OMI nuevos o enmendados (MSC):</p> <ul style="list-style-type: none"> - Estiba de materias que reaccionan con el agua <p>Situación: en curso</p> <ul style="list-style-type: none"> - Modelo y procedimiento de aprobación del Manual de sujeción de la carga (MSC) <p>Situación: alcanzado</p> <ul style="list-style-type: none"> - Revisión de las Recomendaciones relativas a la entrada en espacios cerrados a bordo de los buques <p>Situación: en curso</p> <ul style="list-style-type: none"> - Orientaciones sobre la indumentaria protectora <p>Situación: de plazo indefinido</p> <ul style="list-style-type: none"> - Examen de las recomendaciones sobre la utilización sin riesgos de plaguicidas en los buques <p>Situación: alcanzado</p> <ul style="list-style-type: none"> - Examen de las Directrices sobre la arrumazón de las unidades de transporte <p>Situación: en curso</p> <ul style="list-style-type: none"> - Examen del Código BLU <p>Situación: alcanzado</p> <ul style="list-style-type: none"> - Revisión del Código de prácticas de seguridad para buques que transporten cubiertas de madera <p>Situación: en curso</p> <ul style="list-style-type: none"> - Enmiendas al Código ESC y recomendaciones conexas <p>Situación: alcanzado</p>

Principios estratégicos (PE) (A.989(25))				Medidas de alto nivel (MAN)		Resultados previstos en 2008-2009	
12	La OMI asumirá el liderazgo en la mejora de la calidad del transporte marítimo:	12.1	Estimulando la utilización de las mejores técnicas disponibles, siempre que el coste no sea excesivo, en todas las facetas del transporte marítimo	12.1.2	Utilizar técnicas de evaluación formal de la seguridad para la formulación de las normas técnicas	12.1.2.2	Implantación y supervisión eficaces del proceso de análisis de siniestros (MSC): Situación: en curso
		12.3	Fomentando y mejorando la disponibilidad de la información relativa a la seguridad y la protección de los buques y el acceso a dicha información, incluidos los datos relacionados con siniestros (es decir, la transparencia)	12.3.1	Examinar la posibilidad de distribuir más ampliamente la información, los análisis y las decisiones, teniendo en cuenta las repercusiones financieras	12.3.1.3	Informes sobre sucesos en que intervengan mercancías peligrosas o contaminantes del mar transportados en bultos, ocurridos a bordo de buques o en zonas portuarias (MSC/MEPC) (DSC 11/19, sección 6, tarea continuada). Situación: de plazo indefinido

BIENIO 2010-2011

Principios estratégicos (PE) (A.989(25))		Medidas de alto nivel (MAN)		Resultados previstos en 2010-2011		
MEJORA DE LA POSICIÓN Y LA EFICACIA DE LA OMI						
1	La OMI es el principal foro internacional para las cuestiones técnicas de todo tipo que afectan al transporte marítimo internacional y las cuestiones jurídicas conexas. El sello distintivo de la OMI será un enfoque amplio e integrador en relación con tales cuestiones. A fin de mantener esa primacía, la OMI deberá:	1.1	Desempeñar más a fondo su papel en los asuntos marítimos en relación con otras organizaciones intergubernamentales, para abordar eficaz y exhaustivamente complejas cuestiones que son de competencia de diferentes organismos	1.1.2	Cooperar con las Naciones Unidas y otros organismos internacionales en las cuestiones de interés común	1.1.2.1 Cooperación con el OIEA Situación: tarea continuada 1.1.2.3 Aportación de políticas u orientaciones para o sobre: Temas de seguridad y protección (MSC): – Elaboración de los requisitos de transporte de los materiales radiactivos de la Clase 7 Situación: tarea continuada – Facilitación del transporte de los materiales radiactivos de la Clase 7 Situación: tarea continuada – Subcomité de Expertos de las Naciones Unidas en Transporte de Mercaderías Peligrosas: armonización del transporte multimodal de mercancías peligrosas Situación: tarea continuada
		1.3	Intentar activamente conseguir sinergias y evitar la duplicación de los esfuerzos realizados por otros organismos de las Naciones Unidas en cuestiones marítimas	1.3.5	Armonizar los instrumentos de la OMI con otros instrumentos internacionales pertinentes, según sea necesario	1.3.5.1 Disposiciones armonizadas relativas a la seguridad, la protección y la eficacia del transporte de mercancías peligrosas, tras la participación en las actividades del Comité de Expertos de las Naciones Unidas en Transporte de Mercaderías Peligrosas y en el Sistema globalmente armonizado, y el OIEA (MSC) Situación: tarea continuada Instalación de equipo para la detección de fuentes radiactivas o de objetos contaminados por radiactividad en los puertos Situación: 2011

Principios estratégicos (PE) (A.989(25))		Medidas de alto nivel (MAN)		Resultados previstos en 2010-2011			
<i>Los indicadores de resultados son: 1, 2, 3, 16, 17 y 19</i>							
ELABORACIÓN Y MANTENIMIENTO DEL MARCO GENERAL PARA UN TRANSPORTE MARÍTIMO SEGURO, PROTEGIDO, EFICAZ Y ECOLÓGICAMENTE RACIONAL							
5		5.2	Mejorar las normas técnicas, operacionales y de gestión de la seguridad	5.2.3	Mantener sometidas a examen las normas relativas a la manipulación y el transporte marítimo en condiciones de seguridad de las cargas sólidas y líquidas transportadas a granel y en bultos	5.2.3.1	Instrumentos obligatorios de la OMI nuevos o enmendados (MSC): <ul style="list-style-type: none"> – Enmiendas al Código IMSBC, incluida la evaluación de las propiedades de las cargas sólidas a granel – 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 Situación: tarea continuada
						5.2.3.2	Instrumentos no obligatorios de la OMI nuevos o enmendados (MSC): <ul style="list-style-type: none"> – Estiba de materias que reaccionan con el agua Situación: 2010 <ul style="list-style-type: none"> – Revisión de las Recomendaciones relativas a la entrada en espacios cerrados a bordo de los buques Situación: 2010 <ul style="list-style-type: none"> – Orientaciones sobre la indumentaria protectora Situación: 2010 <ul style="list-style-type: none"> – Examen de las Directrices sobre la arrumazón de las unidades de transporte Situación: 2010 <ul style="list-style-type: none"> – Revisión del Código de prácticas de seguridad para buques que transporten cubiertas de madera Situación: 2010 <ul style="list-style-type: none"> – Examen de la eficacia del programa de inspección de contenedores Situación: 2010

Principios estratégicos (PE) (A.989(25))			Medidas de alto nivel (MAN)		Resultados previstos en 2010-2011		
12	La OMI asumirá el liderazgo en la mejora de la calidad del transporte marítimo:	12.1	Estimulando la utilización de las mejores técnicas disponibles, siempre que el coste no sea excesivo, en todas las facetas del transporte marítimo	12.1.2	Utilizar técnicas de evaluación formal de la seguridad para la formulación de las normas técnicas	12.1.2.2	Implantación y supervisión eficaces del proceso de análisis de siniestros (MSC): Situación: tarea continuada
		12.3	Fomentando y mejorando la disponibilidad de la información relativa a la seguridad y la protección de los buques y el acceso a dicha información, incluidos los datos relacionados con siniestros (es decir, la transparencia)	12.3.1	Examinar la posibilidad de distribuir más ampliamente la información, los análisis y las decisiones, teniendo en cuenta las repercusiones financieras	12.3.1.3	Informes sobre sucesos en que intervengan mercancías peligrosas o contaminantes del mar transportados en bultos, ocurridos a bordo de buques o en zonas portuarias (MSC/MEPC) (DSC 11/19, sección 6, tarea continuada). Situación: tarea continuada

ANEXO 16

PROYECTO DE CIRCULAR MSC

INFORMACIÓN SOBRE LA REGLAMENTACIÓN LOCAL

1 En su 86º periodo de sesiones (27 de mayo a 5 de junio de 2009), el Comité de Seguridad Marítima refrendó la decisión del DSC 13 de que una buena manera de distribuir información sobre los reglamentos locales es mantener dicha información en GISIS y publicar una circular MSC en la que se informe a las entidades de la disponibilidad de tal información en dicho sistema.

2 Atendiendo a esta decisión del MSC 86, la Secretaría [ha elaborado un módulo de GISIS para difundir la información sobre la reglamentación local que faciliten los Gobiernos Miembros].

3 Se invita a los Gobiernos Miembros a que pongan el contenido de la presente circular en conocimiento de todas las partes interesadas.

ANEXO 17

DECLARACIÓN DE LA DELEGACIÓN DE CHINA SOBRE LA CLASIFICACIÓN DE LAS BATERÍAS DE NÍQUEL-HIDRURO METÁLICO

Documento (DSC 14/3/6)

1 La delegación de China informó al Subcomité acerca de su postura, tal como se había señalado en el transcurso del 35º periodo de sesiones del Subcomité de Expertos de las Naciones Unidas en Transporte de Mercaderías Peligrosas (SCOE 35). Dicha delegación está en contra de la clasificación de las baterías de níquel-hidruro metálico como mercancías peligrosas, y desea expresar las siguientes opiniones:

- .1 China lamenta que el SCOE 35 de las Naciones Unidas incluyera la batería anteriormente mencionada en la Lista de mercancías peligrosas sin disponer de motivos claros ni de suficientes estudios científicos. Basándose en la práctica del transporte de este tipo de carga y en los resultados de las pruebas realizadas según los criterios de la CEI, las baterías de níquel-hidruro metálico no deberían clasificarse como mercancías peligrosas.
- .2 Es preciso presentar al Subcomité información detallada sobre los sucesos mencionados por VOHMA. Mientras no se disponga de motivos fundados y de investigaciones científicas adecuadas, el Subcomité y los Estados Miembros deberían ser muy precavidos a la hora de abordar esta cuestión. Se deberían tener en cuenta las observaciones e inquietudes del sector del transporte marítimo y del de las baterías. Es prematuro adoptar una decisión al respecto mientras no esté disponible el informe sobre la investigación de los sucesos anteriormente mencionados.
- .3 La delegación de China opina que al redactar la disposición especial correspondiente al N° ONU 3496, se deberían examinar las observaciones formuladas por todas las partes interesadas con objeto de abordar adecuadamente la cuestión de las baterías de níquel-hidruro metálico, las cuales hace mucho tiempo que se había demostrado que no presentaban riesgos.

2 La delegación de China pidió al Subcomité que remitiera esta declaración al Grupo de supervisores técnicos y de redacción para que la tuviera en cuenta cuando delibere sobre este asunto y para que se vuelva a examinar en el MSC 87.