



SUBCOMITÉ DE TRANSPORTE
DE MERCANCÍAS PELIGROSAS,
CARGAS SÓLIDAS Y CONTENEDORES
10º periodo de sesiones
Punto 17 del orden del día

DSC 10/17
18 noviembre 2005
Original: INGLÉS

INFORME PARA EL COMITÉ DE SEGURIDAD MARÍTIMA

Índice

	Punto del orden del día	Página
1	GENERALIDADES	3
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	7
4	ENMIENDAS AL CÓDIGO DE CARGAS A GRANEL, INCLUIDA LA EVALUACIÓN DE LAS PROPIEDADES DE LAS CARGAS SÓLIDAS A GRANEL	21
5	APLICACIÓN OBLIGATORIA DEL CÓDIGO DE CARGAS A GRANEL	26
6	INFORMES Y ANÁLISIS DE SINIESTROS Y SUCESOS	29
7	ENMIENDAS AL CÓDIGO ESC	32
8	ORIENTACIONES SOBRE DEFECTOS ESTRUCTURALES GRAVES EN LOS CONTENEDORES : PROCEDIMIENTO DE NOTIFICACIÓN DE DEFECTOS ESTRUCTURALES GRAVES	33
9	MEDIDAS PARA INCREMENTAR LA PROTECCIÓN MARÍTIMA	34
10	REVISIÓN DE LAS DIRECTRICES LHNS Y OSV	40
11	ENMIENDAS DE LAS DIRECTRICES RELATIVAS A LAS TAPAS DE ESCOTILLA PARCIALMENTE ESTANCAS A LA INTEMPERIE EN LOS BUQUES PORTACONTEENEDORES	42

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

	Punto del orden del día	Página
12	AMPLIACIÓN DEL CÓDIGO BLU PARA INCLUIR EL GRANO	43
13	ORIENTACIONES SOBRE LA PROVISIÓN DE CONDICIONES DE TRABAJO SEGURAS PARA LA SUJECIÓN DE CONTENEDORES	44
14	PROGRAMA DE TRABAJO Y ORDEN DEL DÍA DEL DSC 11	46
15	ELECCIÓN DE PRESIDENTE Y VICEPRESIDENTE PARA 2006	49
16	OTROS ASUNTOS	49
17	MEDIDAS CUYA ADOPCIÓN SE PIDE A LOS COMITÉS	54

LISTA DE ANEXOS

ANEXO 1	PROYECTO DE CIRCULAR MSC - TRANSPORTE DE MERCANCÍAS PELIGROSAS - CÓDIGO MARÍTIMO INTERNACIONAL DE MERCANCÍAS PELIGROSAS (CÓDIGO IMDG) - INFORMACIÓN DE CONTACTO DE LAS AUTORIDADES NACIONALES COMPETENTES DESIGNADAS
ANEXO 2	PROYECTO DE ENMIENDAS AL ANEXO DEL PROTOCOLO DE 1978 RELATIVO AL CONVENIO INTERNACIONAL PARA PREVENIR LA CONTAMINACIÓN POR LOS BUQUES, 1973
ANEXO 3	CALENDARIO PARA LA ENTRADA EN VIGOR DEL ANEXO III ENMENDADO DEL MARPOL 73/78
ANEXO 4	ENMIENDAS AL PROTOCOLO RELATIVO A LA INTERVENCIÓN EN ALTA MAR EN CASOS DE CONTAMINACIÓN DEL MAR POR SUSTANCIAS DISTINTAS DE LOS HIDROCARBUROS, 1973 (RESOLUCIÓN MEPC.100(48)) DERIVADAS DEL ANEXO III ENMENDADO DEL MARPOL 73/78
ANEXO 5	JUSTIFICACIÓN DE UNA PROPUESTA PARA INCLUIR UN NUEVO PUNTO EN EL PROGRAMA DE TRABAJO (DE CONFORMIDAD CON LO DISPUESTO EN LA CIRCULAR MSC/CIRC.1099 - MEPC/CIRC.366) - EXAMEN DE LAS RECOMENDACIONES SOBRE LA UTILIZACIÓN SIN RIESGOS DE PLAGUICIDAS EN LOS BUQUES
ANEXO 6	PROYECTO DE ENMIENDAS A LA CIRCULAR MSC/CIRC.859 SOBRE LOS PROGRAMAS DE INSPECCIÓN DE LAS UNIDADES DE TRANSPORTE QUE LLEVEN MERCANCÍAS PELIGROSAS
ANEXO 7	PROPUESTA DE PROGRAMA DE TRABAJO REVISADO DEL SUBCOMITÉ Y ORDEN DEL DÍA PROVISIONAL DEL DSC 11

1 GENERALIDADES

1.1 El Subcomité celebró su 10º periodo de sesiones del 26 al 30 de septiembre de 2005 bajo la presidencia de la Sra. Olga P. Lefèvre (Francia). También estuvo presente el Vicepresidente, Sr. Juan P. Heusser (Chile).

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

ALEMANIA	ISLAS MARSHALL
ARABIA SAUDITA	ISRAEL
ARGELIA	LETONIA
ARGENTINA	ITALIA
AUSTRALIA	JAPÓN
BAHAMAS	LIBERIA
BANGLADESH	LITUANIA
BÉLGICA	MARRUECOS
BOLIVIA	MÉXICO
BRASIL	NORUEGA
CANADÁ	NUEVA ZELANDIA
CHILE	PAÍSES BAJOS
CHINA	PANAMÁ
CUBA	PERÚ
DINAMARCA	POLONIA
EGIPTO	REINO UNIDO
ESPAÑA	REPÚBLICA DE COREA
ESTADOS UNIDOS	RUMANIA
ESTONIA	SINGAPUR
FEDERACIÓN DE RUSIA	SUDÁFRICA
FILIPINAS	SUECIA
FINLANDIA	SUIZA
FRANCIA	TURQUÍA
GRECIA	TUVALU
INDONESIA	URUGUAY
IRÁN (REPÚBLICA ISLÁMICA DEL)	VENEZUELA

y el siguiente Miembro Asociado de la OMI:

HONG KONG (CHINA)

1.3 También asistieron al periodo de sesiones representantes de los siguientes organismos especializados de las Naciones Unidas:

COMISIÓN ECONÓMICA PARA EUROPA DE LAS NACIONES UNIDAS
(Naciones Unidas/CEPE)
ORGANISMO INTERNACIONAL DE ENERGÍA ATÓMICA (OIEA)

así como observadores de las siguientes organizaciones intergubernamentales:

COMISIÓN EUROPEA (CE)
SECRETARÍA DE LA COMMONWEALTH
ORGANIZACIÓN MARÍTIMA DEL ÁFRICA OCCIDENTAL Y CENTRAL
(OMAOC)

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

CÁMARA NAVIERA INTERNACIONAL (ICS)
ORGANIZACIÓN INTERNACIONAL DE NORMALIZACIÓN (ISO)
CONFEDERACIÓN INTERNACIONAL DE ORGANIZACIONES SINDICALES
LIBRES (CIOSL)
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE PUERTOS (IAPH)
BIMCO
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE SOCIEDADES DE CLASIFICACIÓN
(IACS)
ICHCA INTERNATIONAL LIMITED
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)
CONSEJO CONSULTIVO DE MERCANCÍAS PELIGROSAS (DGAC)
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE ARMADORES DE BUQUES DE CARGA
SECA (INTERCARGO)
INSTITUTO MUNDIAL DEL TRANSPORTE NUCLEAR (WNTI)
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE TERMINALES DE GRANELES (IBTA)
UNIÓN INTERNACIONAL DE SEGUROS DE TRANSPORTES (IUMI)
ASOCIACIÓN DE ARMADORES DE BUQUES QUE TRANSPORTAN
MATERIAS POTENCIALMENTE PELIGROSAS (VOHMA)

Discurso inaugural pronunciado en nombre del Secretario General

1.4 Al dar la bienvenida a los participantes en nombre del Secretario General, quien se encontraba en misión oficial en el extranjero, el Sr. K. Sekimizu, Director de la División de Seguridad Marítima, pronunció las palabras inaugurales. Tras referirse al reciente fallecimiento del Sr. Otto Dijkhoorn (Países Bajos), antiguo miembro de la Secretaría de la OMI, el Sr. Sekimizu elogió la notable contribución del Sr. Dijkhoorn a la labor de la Organización y manifestó su más profundo pesar y condolencias.

El Director destacó que el lema del Día Marítima Mundial de este año, "El transporte marítimo internacional - vehículo del comercio mundial" ofrecía la oportunidad de centrar la atención en la imagen del transporte marítimo y contribuir a mejorarla. También recordó que la decisión del Consejo de crear una Distinción de la OMI al Valor Excepcional en el Mar en reconocimiento de las personas que, a riesgo de perder sus propias vidas, se aventuran a salir al mar para rescatar a quienes se encuentran en situación de socorro o para prevenir la contaminación catastrófica del medio marino, brinda una oportunidad para destacar el aspecto humanitario del transporte marítimo.

El Director valoró también los esfuerzos conjuntos del Subcomité y del Comité de Facilitación para resolver las dificultades que plantea el transporte de material radiactivo de Clase 7 y en particular del Cobalto-60, que había dado lugar a la preparación de una circular FAL en la que se recogen orientaciones sobre el transporte de material radiactivo de la Clase 7 del Código IMDG, y en particular, del Cobalto-60. El Director opinó que las orientaciones formuladas en la circular facilitarán la manipulación y expedición de este material con rapidez y eficacia a bordo de los buques y en los puertos. En lo referente al transporte del Cobalto-60, que es esencial para la salud pública, añadió que también tenía una dimensión humanitaria que redundaba en beneficio de la sociedad en su conjunto, dado que la utilización de productos médicos desechables estériles en las clínicas y hospitales de todo el mundo depende de que este material se pueda transportar y entregar sin riesgos a escala mundial.

En relación con las enmiendas al Código IMDG y a sus suplementos, que está previsto que sean adoptadas por el Comité en mayo de 2006, tomó nota con satisfacción de los adelantos conseguidos por el Subcomité y su Grupo de supervisores técnicos y de redacción en la esfera de la armonización de las disposiciones del Código IMDG con las de las Recomendaciones relativas al transporte de mercancías peligrosas, de las Naciones Unidas. Destacó que se trataba de una labor importante para el transporte multimodal y la eficiencia del comercio mundial, y señaló que era igualmente importante no perder de vista las condiciones particulares y únicas del transporte de mercancías peligrosas por mar. En este sentido, recalcó que los accidentes debidos a una estiba o un transporte inadecuados para las condiciones rigurosas de una travesía por mar no sólo son costosos por la pérdida de vidas, los daños al medio ambiente y a los bienes, sino que también desacreditan al sector marítimo. Animó al Subcomité a actuar con mucha prudencia y precaución al ultimar las enmiendas al Código IMDG y a asegurarse de que en este proceso nunca se comprometa la seguridad marítima ni se ignoren las preocupaciones ambientales.

En el contexto de la elaboración de un Código de Cargas a Granel obligatorio, expresó su confianza en que la experiencia adquirida en la preparación del nuevo formato del Código IMDG obligatorio será de utilidad a la hora de elaborar el proyecto de texto de Código de Cargas a Granel obligatorio, ya que el Código IMDG de carácter obligatorio había facilitado considerablemente el transporte multimodal de mercancías peligrosas. Señaló que cabe prever que las nuevas enmiendas al Código de Cargas a Granel, que le confieren carácter obligatorio, contribuirán notablemente a la seguridad, protección y eficacia de transporte de cargas sólidas a granel.

Tras tomar nota con satisfacción de los considerables adelantos logrados en relación con las medidas para incrementar la protección marítima, opinó que la incorporación de disposiciones sobre protección en los instrumentos identificados por el Subcomité reforzará la normativa existente en materia de protección marítima y contribuirá a la seguridad y protección del transporte de todas las cargas.

Centrándose ya en los resultados de la labor del Comité de Expertos de las Naciones Unidas en transporte de mercaderías peligrosas y en el sistema globalmente armonizado de clasificación y etiquetado de productos químicos, que podría sentar las bases para la elaboración de un convenio mundial sobre el transporte de mercancías peligrosas, destacó que al examinar esta cuestión desde la perspectiva de la OMI, el Subcomité podrá hacer valer su experiencia para adoptar las decisiones correctas en pro de los objetivos de la Organización y velar por la seguridad, la protección y la eficacia del transporte marítimo, así como por la defensa del medio ambiente.

Observaciones de la Presidenta

1.5 Al tomar la palabra en respuesta a esta intervención, la Presidenta dio las gracias al Director de la División de Seguridad Marítima y declaró que las deliberaciones del Subcomité y de sus grupos de trabajo y de redacción tendrían plenamente en cuenta las orientaciones y peticiones formuladas por el Director.

Adopción del orden del día y cuestiones conexas

1.6 El Subcomité adoptó el orden del día (DSC 10/1/Rev.1) y un calendario provisional, que se utilizará a modo de guía durante el periodo de sesiones (véase el documento DSC 10/1/1/Add.1). El orden del día adoptado, junto con la lista de documentos examinados en relación con cada punto, se recoge en el documento DSC 10/INF.7.

1.7 En las distintas secciones del presente informe se da cuenta de las decisiones del Subcomité sobre la constitución de grupos de trabajo y de redacción al tratar los correspondientes puntos del orden del día.

2 DECISIONES DE OTROS ÓRGANOS DE LA OMI

Generalidades

2.1 El Subcomité tomó nota de las decisiones y observaciones que guardan relación con su labor formuladas en el SLF 47, MEPC 52, C 93, MSC 79, STW 36, FP 49 (DSC 10/2), FSI 13, MSC 80 (DSC 10/2/1 y adición) y NAV 51, C 94, FAL 32, MEPC 53 (DSC 10/2/2), y las tuvo en cuenta en sus deliberaciones relacionadas con los puntos pertinentes del orden del día.

Solicitudes de los medios de comunicación para asistir a las reuniones de la OMI

2.2 El Subcomité recordó que el C 92, tras examinar la posible asistencia de los medios de comunicación a las reuniones de la OMI, había aprobado Directrices relativas al acceso de los medios de comunicación a las reuniones de los comités y de sus órganos auxiliares, y que posteriormente la OMI había establecido un sistema de acreditación (DSC 10/2, anexo 1), basado en un sistema análogo utilizado en el sistema de las Naciones Unidas y otras organizaciones, en virtud del cual se permite que los representantes acreditados de los medios de comunicación tengan acceso automático a las reuniones de los órganos técnicos de la OMI.

Sistema de prueba para la presentación de informes

2.3 El Subcomité observó que el MSC 79, tras tomar nota de que el MEPC 52 había recomendado abandonar el nuevo sistema experimental de presentación de informes y reinstaurar el procedimiento anterior, y de que el C 93 había sancionado esa recomendación a reserva de que el MSC 79 adoptara una decisión en el mismo sentido, había decidido abandonar el nuevo sistema experimental de presentación de informes y reinstaurar el procedimiento anterior con efecto inmediato. El Subcomité tomó nota de que la Secretaría deseaba seguir con la práctica de publicar todos los documentos de trabajo en el sitio seguro de la OMI en Internet.

Mejora de la eficacia de las reuniones

2.4 El Subcomité observó que el MSC 80 había acordado que los grupos de trabajo podrían empezar su labor los lunes por la mañana basándose en el proyecto de mandato presentado por el

Presidente del Comité o Subcomité interesado, a la espera de que tal mandato se examinara oficialmente en el ámbito del punto del día correspondiente. No obstante, correspondería al Presidente del Comité o Subcomité interesado adoptar estas medidas según cada caso. El Comité acordó asimismo que, siempre que fuera posible, los grupos de expertos técnicos especializados celebrarían sus reuniones interperiodos inmediatamente antes o después del Comité o Subcomité del que dependen.

2.5 A este respecto, el Subcomité tomó nota asimismo de que el MSC 80 había acordado que los grupos de trabajo de los subcomités podían presentar directamente sus informes a los comités, habida cuenta de las circunstancias y los plazos, siempre y cuando cuenten con la autorización del Subcomité de que dependen y una vez celebradas consultas entre el Presidente del Grupo, el Presidente del Subcomité del que depende el Grupo y los Presidentes de los comités en cuestión.

Documentos

2.6 El Subcomité observó que el MSC 80 había reconocido que las dificultades experimentadas por la Secretaría para procesar y traducir el creciente volumen de documentación para las reuniones eran cuestiones de gestión interna de la Secretaría, aunque respaldó la opinión de que los Presidentes podrían permitir que los informes de los grupos de trabajo se procesen como documentos de la reunión y se examinen en el siguiente periodo de sesiones, si es necesario y se acuerda esta opción.

Invitación a los expertos

2.7 El Subcomité observó que el MSC 80 había acordado que puede invitar a toda persona cuya experiencia considere útil para su labor y había añadido una nueva regla 45 sobre "Invitación a los expertos" a su Reglamento interior. Estos expertos pueden participar en los periodos de sesiones de los comités y los subcomités, a condición de que faciliten asesoramiento o dictámenes técnicos por escrito sólo a través de la Secretaría, y participen únicamente en los periodos o en las sesiones en los que se les invite expresamente, sin intervenir en los debates y sin derecho de voto.

Acceso electrónico a determinadas publicaciones de la OMI

2.8 El Subcomité observó que, habida cuenta de los resultados del Plan piloto para el acceso electrónico a determinadas publicaciones de la OMI, el Consejo había tomado nota del asesoramiento del Presidente del Comité de Cooperación Técnica y de las observaciones del Secretario General, y había decidido mantener el Plan otro año más y evaluar su eficacia basándose en las recomendaciones del Comité de Cooperación Técnica.

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 existente entre los puntos 3.1 y 3.2 del orden del día, que tratan de la armonización del Código IMDG con las Recomendaciones relativas al transporte de mercancías peligrosas, de las Naciones Unidas, y de las enmiendas al Código IMDG y a sus suplementos, por lo que decidió examinar al mismo tiempo los documentos presentados en relación con ambos puntos.

DIFICULTADES EXPERIMENTADAS EN EL TRANSPORTE DE MATERIALES RADIATIVOS DE LA CLASE 7 DEL CÓDIGO IMDG

3.2 El Subcomité tomó nota de que, basándose en las decisiones pertinentes adoptadas por el FAL 31 y el DSC 9, así como en el examen de las cuestiones relacionadas con las dificultades experimentadas en el transporte de materiales radiactivos de la Clase 7 del Código IMDG, el FAL 32 había aprobado la circular FAL.6/Circ.12 titulada "Dificultades experimentadas en el transporte de materiales radiactivos de la Clase 7 del Código IMDG y, en particular, de Cobalto-60".

EXAMEN DEL INFORME DEL GRUPO DE SUPERVISORES TÉCNICOS Y DE REDACCIÓN

3.3 El Subcomité aprobó, en términos generales, el informe del Grupo de supervisores técnicos y de redacción, reunido del 25 al 29 de abril de 2005, y adoptó decisiones sobre las medidas cuya adopción se le había pedido (párrafos 31.1 a 31.6 del documento DSC 10/3/1), según se indica en los párrafos siguientes.

Fe de erratas y correcciones del Código IMDG (Enmienda 32-04)

3.4 El Subcomité aprobó el proyecto de fe de erratas y correcciones de la Enmienda 32-04 del Código IMDG y, a reserva de su ultimación por el Grupo de supervisores técnicos y de redacción teniendo en cuenta las decisiones adoptadas durante el pleno, pidió a la Secretaría que publicara la fe de erratas y correcciones ultimada antes del 1 de enero de 2006, fecha a partir de la cual la Enmienda 32-04 del Código IMDG adquirirá carácter obligatorio sin ningún periodo de transición.

3.5 Partiendo de una propuesta formulada por el Presidente (DSC 10/3/12, párrafos 2 y 3), el Subcomité acordó sustituir TP33 por TP2 en la columna 14 de la entrada correspondiente al N° ONU 3254 y decidió reflejar dicho cambio en la fe de erratas y correcciones de la Enmienda 32-04 del Código IMDG.

3.6 El Subcomité mostró su conformidad con la propuesta formulada por Australia en el documento DSC 10/3/22 para rectificar una omisión en la Enmienda 32-04 del Código IMDG mediante la incorporación de la disposición especial B1 aplicable al N° ONU 1689 (Cianuro sódico, sólido) en la fe de erratas y correcciones del Código IMDG.

Notificación de accidentes y sucesos

3.7 El Subcomité hizo suya la opinión del Grupo de que no es necesario incluir en el proyecto de Enmienda 33-06 un nuevo párrafo 19, el cual forma parte de la enmienda a las Recomendaciones de las Naciones Unidas relativas al transporte de mercancías peligrosas, dado que en la actual regla VII/6 del Convenio SOLAS y en el artículo 8 del MARPOL, que tratan de la notificación de sucesos en que intervengan mercancías peligrosas y de los informes sobre sucesos relacionados con sustancias perjudiciales, respectivamente, se contemplan de manera adecuada las prescripciones pertinentes.

Modificación del punto de inflamación de 61°C a 60°C

3.8 El Subcomité examinó la opinión del Grupo según la cual la adopción de diversas enmiendas a las Recomendaciones de las Naciones Unidas relativas al transporte de mercancías peligrosas, en virtud de las cuales el punto de inflamación de 61°C establecido en varios lugares

del Código IMDG pasaría a ser de 60°C, requeriría introducir las correspondientes enmiendas en la regla II-2/19 (II-2/54) del Convenio SOLAS y tal vez en otros instrumentos de la OMI.

3.9 Tras deliberar sobre la cuestión y tomar nota, en particular, de que mediante los cambios propuestos se armonizarían las disposiciones pertinentes del Código con las del Convenio SOLAS (que no fuera la regla II-2/19 del SOLAS) y el código CIQ y, en consecuencia, se armonizaría el Código IMDG con los criterios GHS, el Subcomité acordó cambiar el punto de inflamación de 61° C a 60° C en las distintas disposiciones del Código IMDG.

3.10 En este contexto, el Subcomité pidió al Grupo de supervisores técnicos y de redacción que determinara otros instrumentos de la OMI que habría que enmendar como resultado del cambio del punto de inflamación y, tras pedir al Subcomité FP que tomara nota de la decisión del Subcomité, invitó al Comité a que examine la conveniencia de encargar al Subcomité FP que elabore las correspondientes enmiendas para la regla II-2/19 del SOLAS.

Contaminantes del mar

3.11 El Subcomité tomó nota de que el DSC 9 había adoptado determinadas decisiones basándose en los resultados de la reunión del Subcomité de Expertos de las Naciones Unidas de julio de 2004 y de que, dado que en la reunión celebrada por dicho Subcomité en diciembre de ese mismo año se había adoptado una postura diferente en relación con lo decidido en julio de 2004, el Grupo había acordado (DSC 10/3/1, párrafo 31.4) que era prematuro preparar las enmiendas que en consecuencia procede efectuar en el Código IMDG según lo había solicitado el DSC 9 (DSC 9/15, párrafo 3.33.7). Tras deliberar al respecto, el Subcomité adoptó las decisiones detalladas en los párrafos 3.69 a 3.86.

Información de contacto de las autoridades nacionales competentes designadas

3.12 Según la petición formulada por el Grupo (DSC 10/3/1, párrafo 31.5), el Subcomité aprobó el proyecto de circular MSC sobre Información de contacto de las autoridades nacionales competentes designadas, que figura en el anexo 1, a fin de someterlo a la aprobación del MSC 81.

3.13 El Subcomité invitó a los Gobiernos Miembros que todavía no habían presentado su información de contacto, a que lo hicieran lo antes posible para incluirla en el proyecto de circular MSC.

Adopción del proyecto de enmienda 33-06 al Código IMDG

3.14 El Subcomité examinó la petición del Grupo (DSC 10/3/1, párrafo 31.6) de aprobar el proyecto de enmienda 33-06 al Código IMDG y adoptó las decisiones detalladas en los párrafos 3.87 a 3.89.

ENMIENDAS AL CÓDIGO IMDG

3.15 El Subcomité examinó los diferentes documentos presentados en relación con las enmiendas al Código IMDG y adoptó las decisiones indicadas en los párrafos siguientes.

Aplicación obligatoria del capítulo 1.3 (Capacitación) del Código IMDG

3.16 El Subcomité examinó una ponencia presentada por el Reino Unido (DSC 10/3/8), respaldada por la ICS (DSC 10/3/23), en la que, teniendo presente la respuesta recibida del sector, se propone hacer obligatorio el capítulo 1.3 (Capacitación) del Código IMDG.

3.17 Tras examinar la cuestión detenidamente, el Subcomité convino en que la formación obligatoria del personal en tierra que interviene en la manipulación de mercancías peligrosas, de conformidad con las disposiciones del capítulo 1.3 del Código IMDG, era verdaderamente conveniente y de interés para la seguridad marítima. Sin embargo, un número considerable de delegaciones que se refirieron al tema, a pesar de estar a favor de las prescripciones obligatorias sobre formación, consideró que la asignación de carácter obligatorio a la formación sobre mercancías peligrosas del personal en tierra quizás excedía del ámbito de competencia de la Organización.

3.18 A este respecto, el Subcomité invitó al Comité a que tome nota de los resultados del examen de la cuestión y señaló, además, el propósito del Reino Unido de presentar una propuesta adecuada para que la examine el Comité.

Exclusión de la fibra de Tampico de las disposiciones del Código IMDG

3.19 Basándose en el dictamen técnico de la autoridad mexicana, así como en diversos testimonios nacionales e internacionales del sector, México (DSC 10/3/2) propone excluir del Código IMDG la fibra de Tampico, correspondiente al N° ONU 3360 (Fibras de origen vegetal, secas).

3.20 Al examinar la propuesta de México indicada anteriormente, el Subcomité observó que el N° ONU 3360 (Fibras de origen vegetal, secas) es una entrada genérica, y que si un producto de origen vegetal no satisface los criterios para que se clasifique en esta entrada, o en cualquier otra entrada, entonces las disposiciones del Código IMDG no son aplicables.

3.21 El Subcomité acordó que no se disponía del informe de ensayo de la fibra de Tampico, que es esencial para poder adoptar una decisión documentada, y tomó nota de la intención de México de proporcionar el informe de ensayo requerido para que se examine en el DSC 11. Se acordó remitir el documento DSC 10/3/2 al DSC 11 para que lo examine en relación con el informe de ensayo.

Transporte de óxido de etileno con nitrógeno (N° ONU 1040) en cisternas portátiles con aberturas en la parte inferior en viajes internacionales de corta duración

3.22 En el documento DSC 10/3/3, CEFIC propone que se siga autorizando después de 2010 el transporte del N° ONU 1040 (óxido de etileno con nitrógeno hasta una presión total de 1 Mpa (10 bar) a 50°C) en cisternas portátiles con aberturas en la parte inferior en viajes internacionales de corta duración.

3.23 El Subcomité tomó nota de que de conformidad con lo dispuesto en la actualidad en la Enmienda 32-04 del Código IMDG, el N° ONU 1040 puede transportarse en cisternas portátiles del tipo T50 y, además, a ese producto se le aplica la disposición especial para cisternas portátiles TP20.

3.24 El Subcomité tomó nota asimismo de que el óxido de etileno se ha transportado en contenedores con aberturas en la parte inferior por el mar del Norte durante más de 12 años y por el mar Báltico durante más de 20 años, sin que se haya producido ningún suceso relacionado con la seguridad o con fallos del equipo técnico.

3.25 Habida cuenta de lo antedicho, el Subcomité se mostró de acuerdo, en principio, con la primera propuesta que figura en el párrafo 12 del documento DSC 10/3/3.

Aplicación de la sección 6.8.1 del Código IMDG - Dispositivos de sujeción

3.26 Italia (DSC 10/3/5), al referirse al párrafo 4.9 de la circular MSC/Circ.859 y a la sección 6.8.1 del Código IMDG, solicitó que se aclare si los dispositivos de sujeción se requieren para todos los vehículos de transporte por carretera o únicamente para los vehículos cisterna para el transporte por carretera.

3.27 El Subcomité tomó nota de que en la circular MSC/Circ.859 sobre "Programas de inspección de las unidades de transporte que lleven mercancías peligrosas" se exige, entre otras cosas, la inspección de los accesorios de fijación de vehículos de transporte por carretera como parte del programa de inspección.

3.28 A este respecto, el Subcomité tomó nota de que las disposiciones de la sección 6.8.1 del Código IMDG se aplican a todos los vehículos cisterna para el transporte por carretera.

3.29 Tras examinar el documento DSC 10/3/5 anteriormente mencionado, el Subcomité se mostró de acuerdo con las propuestas de enmienda a la circular MSC/Circ.859, que figuran en el anexo 6 (véanse también los párrafos 6.21 y 8.5).

Aerosoles (Nº ONU 1950) cuya capacidad no supere los 1 000 cm³

3.30 El Subcomité examinó una propuesta formulada por Suecia (DSC 10/3/6) para suprimir, en aras de la armonización con otras reglamentaciones modales sobre mercancías peligrosas, el párrafo 3.4.6.2 del Código IMDG, en el que se establece que por lo que respecta a los aerosoles cuya capacidad no supere los 1 000 cm³ (Nº ONU 1950), la clase que deberá figurar en el documento de transporte de mercancías peligrosas es la "2". Suecia estima que desde el punto de vista de la seguridad, así como para una comunicación adecuada de riesgos, es preferible utilizar la subdivisión apropiada que se indica en la Lista de mercancías peligrosas y, por consiguiente, conviene que se aplique el mismo principio que para las demás clases de mercancías transportadas de conformidad con las disposiciones relativas a las cantidades limitadas. Tras el pertinente examen, el Subcomité aprobó, en principio, la propuesta de Suecia.

3.31 El Subcomité tomó nota de la intención de algunos Gobiernos Miembros de presentar propuestas al Subcomité de expertos de las Naciones Unidas sobre entradas específicas para cada clase de aerosoles.

Aceptación de la exención notificada

3.32 CEFIC (DSC 10/3/7) propuso eliminar las dificultades experimentadas en la aplicación adecuada de las exenciones de las disposiciones del Código IMDG, dado que los beneficiarios de exenciones que han aplicado las nuevas disposiciones de la sección 7.9.1.1 han señalado que numerosas autoridades competentes notificadas no acusan recibo de la notificación. Por tanto,

los beneficiarios de la exención corren el riesgo de que la carga exenta no sea aceptada en su destino.

3.33 El Subcomité instó a los Gobiernos Miembros a que actualicen con regularidad la información de contacto que figura en la parte 7 del Código IMDG y en la circular MSC sobre la información de contacto de las autoridades competentes designadas, y a los Gobiernos Miembros que aún no habían facilitado la información, a que tuvieran a bien hacerlo lo antes posible y a que incluyeran también sus direcciones electrónicas y números de facsímil. El Subcomité no estuvo de acuerdo con la propuesta del CEFIC que figura en el párrafo 7 del documento DSC 10/3/7.

Aprobación de la autoridad competente con respecto a la segregación "a distancia de"

3.34 En su documento DSC 10/3/10, los Países Bajos, tras tomar nota de que con la introducción de los grupos de segregación y la asignación de entradas de mercancías peligrosas a dichos grupos, el Código IMDG contiene la información necesaria para decidir qué mercancías peligrosas deben segregarse "a distancia de" unas de otras en unidades de transporte, propone suprimir la prescripción actual de que se cuente con la aprobación de la autoridad competente para transportar sustancias a las que se aplica la estiba "a distancia de" en unidades de transporte. Asimismo, los Países Bajos estiman que si el Subcomité acepta la propuesta, se reducirá la carga administrativa tanto para los expedidores como para las Administraciones.

3.35 Tras deliberar sobre la cuestión, el Subcomité decidió no aceptar la propuesta por los siguientes motivos:

- .1 el cumplimiento de la propuesta no supondría una mejora de la seguridad;
- .2 el ambiente en la unidad de transporte es distinto del ambiente de la bodega, y cualquier fuga de la carga en el interior de la unidad de transporte podría tener graves consecuencias;
- .3 si se suprime el párrafo 7.2.2.3, la autoridad competente no podría conceder ninguna aprobación;
- .4 las actuales disposiciones del Código IMDG no conceden exenciones incondicionales, lo que contribuye a la seguridad.

3.36 El Subcomité manifestó que era oportuno revisar todo el conjunto de las disposiciones de segregación e invitó a los Gobiernos Miembros y a las organizaciones internacionales a que presentaran propuestas sobre el tema para que el Subcomité las examine.

Aerosoles (Nº ONU 1950) - Transporte de aerosoles de desecho

3.37 El Subcomité recordó que cuando el Grupo de supervisores técnicos y de redacción, en su reunión de abril de 2005, preparó el proyecto de enmienda 33-06, tomó nota de una propuesta de VOHMA según la cual la aplicación de las enmiendas aprobadas por el Comité de Expertos de las Naciones Unidas podría dar lugar a una situación en la que en las bodegas de buques se transporten grandes cantidades de aerosoles de desecho que contengan gases inflamables sin protección contra las descargas involuntarias, decidió poner entre corchetes el texto que trata del transporte de aerosoles de desecho para su eliminación y reciclado y tomó nota de que VOHMA tenía previsto (DSC 10/3/1, párrafo 13) presentar una propuesta sobre el particular al DSC 10.

3.38 VOHMA (DSC 10/3/11) reitera las preocupaciones planteadas en la reunión del Grupo de supervisores técnicos y de redacción y propone que se apliquen nuevas disposiciones de seguridad al transporte marítimo de aerosoles de desecho expedidos para su eliminación o reciclado. Tras tomar nota de la información adicional facilitada por VOHMA (DSC 10/INF.3) sobre los peligros que puede entrañar la acumulación de vapores inflamables en las bodegas de los buques portacontenedores celulares, tal como se puso de manifiesto en un suceso producido por la acumulación de una cantidad desconocida de vapores inflamables a bordo del **Sea-Land Mariner** el 18 de abril de 1998, el Subcomité aprobó, en principio, la propuesta modificada de VOHMA.

Presión absoluta, sustancias infecciosas e impacto dinámico longitudinal de las cisternas portátiles

3.39 El Subcomité aprobó, en principio, las propuestas formuladas por el Presidente sobre las enmiendas relativas a la presión absoluta, las sustancias infecciosas y el impacto dinámico longitudinal de las cisternas portátiles, según se detallan en los párrafos 4 a 11 del documento DSC 10/3/12, con miras a su incorporación en el proyecto de enmienda 33-06 del Código IMDG.

Polímero en bolitas dilatables (Nº ONU 2211) - Estiba y segregación

3.40 Alemania (DSC 10/3/13), tras tomar nota de que las disposiciones relativas a estiba y segregación aplicables al Nº ONU 2211 (polímero en bolitas dilatables) no tienen en cuenta las situaciones peligrosas que podrían producirse en caso de ignición debida a chispas o fuentes de calor, ni la reacción con sustancias comburentes, propone enmendar las disposiciones pertinentes a fin de que el transporte del polímero en bolitas dilatables se efectúe en condiciones de mayor seguridad.

3.41 El Subcomité recordó que en su segundo periodo de sesiones había examinado un informe sobre un suceso ocurrido el 29 de julio de 1996 en aguas de Hong Kong (China), en el que un buque de un arqueo bruto de 793 y de una única bodega sufrió una explosión y un repentino incendio en la bodega de carga. En el momento de la explosión, el buque llevaba a bordo 18 contenedores cargados con poliestireno dilatado y 14 contenedores cargados con hilo de poliéster. Se descubrió que el foco de la explosión lo constituyeron tres de los contenedores cargados con poliestireno dilatado. La investigación del siniestro puso de manifiesto, entre otras cosas, que se trataba de carga de la Clase 9, Nº ONU 2211, polímero en bolitas dilatables que desprende vapor inflamable.

3.42 El Subcomité tomó nota de que la información que figura en el párrafo 3.41 *supra* se publicó mediante la circular DSC/Circ.4, de 4 de abril de 1997, titulada "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".

3.43 Habida cuenta de lo antedicho y tras examinar las propuestas específicas formuladas por Alemania, detalladas en los párrafos 8 a 11 del documento DSC 10/3/13, el Subcomité decidió que era necesario abordar las preocupaciones manifestadas por Alemania, y en principio se mostró de acuerdo con las enmiendas propuestas.

3.44 El Subcomité pidió al Grupo de supervisores técnicos y de redacción que examinase la conveniencia de aplicar enmiendas comparables al Nº ONU 3314 (compuesto plástico para moldeo), que posee propiedades análogas al Nº ONU 2211 (polímero en bolitas dilatables).

Marca de las unidades de transporte fumigadas ventiladas

3.45 Alemania (DSC 10/3/14), tras tomar nota de que las cargas de las unidades de transporte fumigadas podrían contener residuos del fumigante utilizado en cantidades peligrosas, incluso después de haber sido ventiladas, propone colocar una marca de ventilación para indicar la posible presencia de fumigantes en la unidad de transporte fumigada ventilada.

3.46 Tras un examen pormenorizado, el Subcomité se mostró de acuerdo, en principio, con la propuesta enmendada, a la luz de las deliberaciones del Pleno. Con arreglo a esta propuesta, se fijaría en las unidades fumigadas una señal de advertencia, y cuando la unidad hubiera sido ventilada para eliminar concentraciones peligrosas del gas fumigante y las cargas y el material sometidos a fumigación se hayan descargado, se añadirá la marca que indique la "fecha de ventilación", y a partir de ese momento no se aplicarían las disposiciones del Código IMDG.

Estiba del nitrato amónico (N° ONU 1942) y de los abonos a base de nitrato amónico (N° ONU 2067)

3.47 Alemania (DSC 10/3/16), tras tomar nota de que en el Código IMDG se estipula que las sustancias correspondientes a los N°s ONU 1942 y 2067 se estibarán en un espacio de carga que pueda abrirse y de que, en términos generales, no es posible abrir las escotillas a bordo de los buques portacontenedores, propone enmendar las disposiciones que figuran en la Lista de mercancías peligrosas y en la sección 7.1.11.5.1 del Código IMDG aplicables al nitrato amónico (N° ONU 1942) y a los abonos a base de nitrato amónico (N° ONU 2067).

3.48 El Subcomité decidió que era necesario mejorar las disposiciones actuales aplicables a los N°s ONU 1942 y 2067 y aprobó, en principio, las propuestas de enmienda formuladas por Alemania.

Disposiciones de segregación aplicables a determinadas sustancias de la Clase 8

3.49 El Subcomité recordó que en su 8° periodo de sesiones (DSC 8/15, párrafo 3.31) había examinado una propuesta formulada por los Estados Unidos en el documento DSC 8/3/30 sobre grupos de segregación y disposiciones conexas relativas a la estiba y segregación de determinadas sustancias de la Clase 8 y que, tras señalar que la propuesta era interesante y que debería ser elaborada a fondo, había invitado a los Estados Unidos a que presentara una nueva propuesta teniendo en cuenta las observaciones formuladas por el Subcomité.

3.50 Asimismo, el Subcomité recordó que en su 9° periodo de sesiones (DSC 9/15, párrafo 3.13), tras examinar el documento DSC 9/3/9 presentado por Francia, en el que se propone enmendar el párrafo 3.4.4.1 del Código IMDG a fin de que las mercancías peligrosas del Grupo de embalaje/envase III transportadas en cantidades limitadas puedan ir embaladas/envasadas en el mismo embalaje/envase exterior, había aprobado la propuesta en principio, y que, tras tomar nota de que podría estar justificado ampliar la misma más allá de sus límites actuales, había invitado a los Gobiernos Miembros y a las organizaciones internacionales a que presentaran sus propuestas al respecto para su examen en el DSC 10.

3.51 Los Estados Unidos (DSC 10/3/17), en respuesta a los resultados de la labor del DSC 8 y a las decisiones adoptadas durante el DSC 9 en relación con la enmienda de las disposiciones de segregación aplicables a las sustancias transportadas en cantidades limitadas, propone introducir enmiendas conexas en las disposiciones de segregación relativas a los grupos de segregación asignados a los ácidos y álcalis de la Clase 8 que no se transportan en cantidades limitadas.

3.52 Tras tomar nota de sus decisiones adoptadas anteriormente sobre el particular y a fin de armonizar adecuadamente las disposiciones de segregación relativas a los grupos de segregación con otras disposiciones relativas a la segregación de sustancias que debe determinar el expedidor, el Subcomité aprobó, en principio, las propuestas enmendadas.

Disposición especial 909 aplicable a las sustancias sólidas o líquidas potencialmente peligrosas para el medio ambiente, N.E.P. (Nº ONU 3077 y Nº ONU 3082)

3.53 El Subcomité tomó nota de que el Grupo de supervisores técnicos y de redacción (DSC 10/3/1, párrafo 14) había observado que, de conformidad con la actual disposición especial 909, las sustancias que no estén designadas como contaminantes del mar pero que estén sujetas a otros reglamentos de transporte debido a que pueden causar daños al medio ambiente que no sea el marino, pueden transportarse con arreglo a lo dispuesto para el Nº ONU 3077 y el Nº ONU 3082, a condición de que no se ajusten a los criterios definatorios de las clases 1 a 8.

3.54 Tras tomar nota de que la expresión "que no sea el marino" que figura en la disposición especial 909, dado no es pertinente que muchas de las disposiciones nacionales y regionales para las cuales se redactó la mencionada disposición especial, y en relación con las cuales se utiliza, si se aplican al medio marino, los Estados Unidos (DSC 10/3/18) proponen suprimir la expresión "que no sea el marino" de la disposición especial 909, a fin de aclarar su propósito y utilización práctica respecto de las entradas correspondientes al Nº ONU 3077 y al Nº ONU 3082.

3.55 Tras tomar nota de que los Estados Unidos habían formulado verbalmente una propuesta análoga ante el Grupo de supervisores técnicos y de redacción (DSC 10/3/1, párrafo 15) y de que dicho Grupo había decidido que la propuesta de los Estados Unidos era interesante, el Subcomité aprobó, en principio, la propuesta, tal como figura en el párrafo 3 del documento DSC 10/3/18.

Embalaje/envase exterior de las mercancías peligrosas transportadas en cantidades limitadas en objetos

3.56 A fin de evitar la confusión del usuario por lo que respecta al embalaje/envasado de objetos que contengan mercancías peligrosas en cantidades limitadas, la República de Corea (DSC 10/3/20) propone introducir enmiendas en el capítulo 3.4 del Código IMDG a fin de que dichos objetos puedan embalarse/envasarse directamente en embalajes/envases (exteriores) sin necesidad de colocarlos anteriormente en embalajes/envases interiores, dado que los objetos en los cuales se han colocado las mercancías peligrosas en cantidades limitadas sirven de embalaje/envase interior.

3.57 El Subcomité, tras observar que se podrían mejorar las disposiciones pertinentes actualmente recogidas en el Código IMDG, se mostró conforme, en principio, con la propuesta.

Armonización de la información que ha de constar en el documento de transporte de mercancías peligrosas con otros modos de transporte - supresión del punto de inflamación

3.58 En aras de un transporte multimodal fluido de mercancías peligrosas, el Reino Unido (DSC 10/3/21) propone suprimir la necesidad de indicar el punto de inflamación en el documento de transporte y sustituirlo por un medio equivalente pero ampliamente inteligible para indicar la inflamabilidad de la carga que se transporta, es decir, el grupo de embalaje/envase.

3.59 Tras estudiar la propuesta y observar que, entre otras cosas, las cuestiones pertinentes a la estiba, los riesgos secundarios y los procedimientos de intervención para casos de emergencia debían examinarse detalladamente, el Subcomité tomó nota de la intención del Reino Unido de presentar una propuesta revisada en el DSC 11.

PROPUESTAS DIVERSAS

3.60 El Subcomité examinó otras propuestas relativas al transporte de mercancías peligrosas, según se indica en los párrafos siguientes.

Aplicación de la regla II-2/19.4 (II-2/54.3) del Convenio SOLAS a las unidades fumigadas

3.61 Italia (DSC 10/3/4) solicitó que se den aclaraciones sobre la aplicación de la regla II-2/19.4 (II-2/54.3) del Convenio SOLAS a las unidades de transporte sometidas a fumigación que no transporten ninguna mercancía peligrosa.

3.62 El Subcomité tomó nota de que algunas delegaciones opinaban que exigir que un buque esté en posesión de un documento de cumplimiento cuando sólo transporte unidades fumigadas no incrementa la seguridad del buque; no obstante, tras observar que se trataba de una prescripción de conformidad con las actuales disposiciones del capítulo II-2/19 (II-2/54) del Convenio SOLAS, el Subcomité señaló que los Gobiernos Miembros y las organizaciones internacionales interesadas deberían examinar la conveniencia de presentar una propuesta al respecto al Subcomité FP a título de orientación, dado que la cuestión estaba dentro del ámbito de competencia de ese Subcomité.

Examen de las Recomendaciones sobre la utilización sin riesgos de plaguicidas en los buques

3.63 Alemania (DSC 10/3/15) propone que se armonice plenamente las Recomendaciones sobre la utilización sin riesgos de plaguicidas en los buques con las disposiciones del Código IMDG por lo que respecta a la manipulación, estiba y transporte de las unidades sometidas a fumigación (Nº ONU 3359).

3.64 El Subcomité, tras tomar nota de que Alemania había presentado una propuesta análoga (DSC 10/4/4) para examinarla al tratar el punto 4 del orden del día, adoptó las decisiones que se explican en el párrafo 4.23.

Proyecto de documento que sirva de guía para la carga de las unidades de transporte

3.65 El Reino Unido (DSC 10/3/24) informó al Subcomité de que había elaborado unas orientaciones prácticas sobre la terminología y el procedimiento de carga y sujeción de las mercancías en las unidades de transporte, y de que puede solicitarse una copia del proyecto de documento por correo electrónico dirigiéndose a dangerous.goods@mcga.gov.uk

3.66 El Subcomité recordó que el Grupo de supervisores técnicos y de redacción (DSC 10/3/1, párrafo 16) había tomado nota del texto de la parte 7 de las Recomendaciones de las Naciones Unidas relativas al transporte de mercancías peligrosas y también de que es posible que algunos Estados Miembros y organizaciones internacionales presentaran propuestas al DSC 10 sobre la necesidad de incorporar esas disposiciones en su totalidad o en parte.

3.67 El Subcomité tomó nota del progreso realizado en la preparación de dicho documento de orientación e invitó a las delegaciones interesadas a que examinaran el proyecto y presentaran observaciones al Reino Unido a fin de que el documento pueda continuar elaborándose en el lapso interperiodos con miras a someterlo al examen del DSC 11 y a su publicación como circular MSC a su debido tiempo.

Referencias a las nuevas entradas de las Naciones Unidas en la Guía FEm

3.68 A la luz de las recientes enmiendas a la Guía FEm, Alemania retiró su propuesta (DSC 10/3/26).

EXAMEN DEL ANEXO III DEL MARPOL 73/78

3.69 El Subcomité observó (DSC 10/2/2, párrafos 6 a 12) que, tras tomar nota de que el Comité de Expertos de las Naciones Unidas, en su reunión de diciembre de 2004, había tomado una postura diferente respecto a las decisiones adoptadas en su reunión de julio de 2004 y había decidido no adoptar la expresión "Contaminante acuático" en el documento de transporte para identificar las sustancias potencialmente peligrosas para el medio acuático, el MEPC 53 había decidido mantener la expresión "Contaminante del mar" y conservar la estructura actual del Anexo III del MARPOL, incluido su apéndice, y había encargado al Subcomité que continuara examinando el Anexo III del MARPOL teniendo presente lo antedicho y que sometiera los resultados de su labor al examen del MEPC.

3.70 A este respecto, el Subcomité tomó nota de los resultados de la labor del 26º periodo de sesiones del Comité de Expertos de las Naciones Unidas, según se detalla en el documento DSC 10/3 (Secretaría).

3.71 Alemania (DSC 10/3/9) presentó los avances realizados en el marco del examen por la OMI del Anexo III del MARPOL 73/78 y sacó conclusiones para la labor futura, a fin de facilitar el debate fundamentado de las implicaciones normativas creadas por las decisiones del Comité de Expertos de las Naciones Unidas en su 26º periodo de sesiones, celebrado en diciembre de 2004, acerca de la armonización global.

3.72 Si bien Estados Unidos (DSC 10/3/25) tras formular observaciones, propuso soluciones respecto del proceso permanente de revisión del Código IMDG en relación con los contaminantes del mar a partir de las disposiciones más recientes que figuran en las Recomendaciones relativas al transporte de mercancías peligrosas, de las Naciones Unidas, en lo que atañe a las sustancias potencialmente peligrosas para el medio ambiente (medio acuático), el DGAC (DSC 10/3/19) propuso mantener en el Código IMDG la lista actual de contaminantes del mar como punto de partida para determinar cuáles son los contaminantes del mar en virtud del Anexo III revisado del MARPOL 73/78.

3.73 Tras estudiar las propuestas formuladas por Alemania (DSC 10/3/9), los Estados Unidos (DSC 10/3/25) y el DCAG (DSC 10/3/19), el Subcomité señaló que era necesario volver a examinar cuatro cuestiones y adoptó decisiones sobre el particular, según se detallan en los párrafos siguientes.

Aplicación de los criterios de clasificación aplicables a los contaminantes del mar

3.74 El Subcomité recordó que en su 9º periodo de sesiones (DSC 9/15, párrafo 3.30.1) había tomado nota de que el MEPC 51 había acordado que los criterios adoptados por el Comité de Expertos de las Naciones Unidas también deberían adoptarse en el marco del Anexo III del MARPOL y reflejarse en el Código IMDG con objeto de definir las sustancias que son potencialmente peligrosas para el medio marino. Posteriormente, el Subcomité reconoció que la decisión de incorporar las disposiciones del SGA en el Código IMDG había sido adoptada por el MEPC 51 y que era el Subcomité quien debería decidir el modo de avanzar en la cuestión de conformidad con las decisiones adoptadas por el MEPC 53, es decir, que debería mantenerse la estructura actual del Anexo III y seguir utilizándose la expresión "contaminante del mar".

3.75 Tras examinar la cuestión pormenorizadamente, el Subcomité confirmó que los criterios del SGA para identificar los contaminantes del mar (sustancias potencialmente peligrosas para el medio ambiente), una vez incorporados en el Anexo III enmendado del MARPOL 73/78, serían aplicables a todas las clases de mercancías peligrosas.

Autoclasificación o listado de contaminantes del mar

3.76 El Subcomité recordó que en su 9º periodo de sesiones (DSC 9/15, párrafo 3.33.3) había tomado nota de la opinión del Grupo de trabajo sobre el examen del Anexo III del MARPOL 73/78, constituido en el DSC 9, acerca de la idea de identificar los contaminantes acuáticos (del mar) según una lista indicativa de productos (identificados como perjudiciales para el medio acuático (marino)), así como mediante la autoclasificación de sustancias que no figuran en la Lista ni en el Índice de mercancías peligrosas del Código y, tras debatir la cuestión, invitó a los Gobiernos Miembros y a las organizaciones internacionales a que presentaran propuestas sobre el particular al DSC 10.

3.77 El Subcomité tomó nota de que sólo se le habían presentado dos propuestas (DSC 10/3/19 y DSC 10/3/25) sobre este tema y de que en ambas se estaba a favor de mantener la actual lista oficial de contaminantes del mar en la Lista y en el Índice de mercancías peligrosas del Código IMDG, añadiendo o suprimiendo algunas sustancias según propuestas apoyadas en datos y aplicando los criterios relativos a las sustancias potencialmente peligrosas para el medio ambiente conforme al Anexo III del MARPOL, enmendado (en virtud del cual los criterios pertinentes del SGA se incluirán en el Anexo III). Incumbiría al expedidor de las mercancías peligrosas efectuar una clasificación correcta.

3.78 El Subcomité tomó nota de que, según lo dispuesto actualmente en el párrafo 2.10.2.6 de la Enmienda 32-04 del Código IMDG, cuando haya razones para pensar que una sustancia, una materia o un objeto posee propiedades que pueden satisfacer los criterios de contaminante del mar o contaminante fuerte del mar pero no se haya identificado como tal en el Código, dicha sustancia, materia u objeto podrá transportarse como contaminante del mar o contaminante fuerte del mar de conformidad con lo dispuesto en el Código.

3.79 Asimismo, el Subcomité tomó nota de que, según lo dispuesto actualmente en el párrafo 2.10.2.7 de la Enmienda 32-04 del Código IMDG, la autoridad competente podrá aprobar una exención para una sustancia, una materia o un objeto identificados como contaminantes del mar, cuando los datos demuestren que la materia no se ajusta a los criterios.

3.80 En ese sentido y teniendo en cuenta la información anterior, el Subcomité convino en que el sistema actual, al igual que en el Código IMDG, atendía debidamente a las necesidades de los

usuarios aunque decidió conservar una lista no exhaustiva de contaminantes del mar confirmados; corroboró que era necesario mantener las disposiciones de los párrafos 2.10.2.6 y 2.10.2.7 de la Enmienda 32-04 del Código IMDG, si bien el texto podría mejorarse, y remitió las propuestas al Grupo de trabajo para las examinar de nuevo y las ultimara.

Marcado de los contaminantes del mar

3.81 El Subcomité recordó que en su 8º periodo de sesiones (DSC 8/15, párrafo 3.41), tras examinar cuestiones relacionadas con el marcado de los contaminantes del mar con arreglo al SGA de la Naciones Unidas, había acordado que cuando el Comité de Expertos de las Naciones Unidas en transporte de mercaderías peligrosas y en el sistema globalmente armonizado de clasificación y etiquetado de productos químicos adoptó el marcado de los contaminantes del mar en virtud del SGA de las Naciones Unidas, el Subcomité recomendaría al MSC que examinara la conveniencia de actuar de manera semejante y de suprimir la marca de contaminante del mar.

3.82 Basándose en sus decisiones anteriores, el Subcomité decidió que la marca de sustancia potencialmente peligrosa para el medio ambiente del SGA se aplicara a todos los contaminantes del mar.

Calendario para la aplicación del Anexo III enmendado del MARPOL 73/78

3.83 Tras tomar nota del artículo 16 del Convenio MARPOL y del procedimiento de enmienda del MEPC a dicho Convenio, el Subcomité encargó al Grupo de trabajo sobre el examen del Anexo III del MARPOL que preparara enmiendas al mencionado Anexo en este periodo de sesiones del Subcomité, las cuales se deberían remitir al MEPC 54 para su aprobación con miras a su adopción en el MEPC 55 y, además, que preparara un calendario de la secuencia prevista de actividades que llevarán a la entrada en vigor del Anexo III enmendado del MARPOL 73/78.

Constitución de un grupo de trabajo

3.84 El Subcomité constituyó el Grupo de trabajo sobre el examen del Anexo III del MARPOL 73/78 bajo la presidencia del Sr.T. Hoefler (Alemania) y le encargó que, teniendo en cuenta las observaciones y decisiones formuladas en el Pleno, así como los documentos DSC 10/3/9 (Alemania), DSC 10/3/19 (DGAC) y DSC 10/3/25 (Estados Unidos):

- .1 preparara un proyecto de enmiendas al Anexo III, habida cuenta de que el MEPC 53 había decidido que convenía mantener la estructura actual del Anexo III y seguir usando la expresión "contaminante del mar";
- .2 preparara un calendario para incluir las enmiendas relativas a los contaminantes del mar en el Código IMDG, habida cuenta de que será necesario que el MEPC adopte las enmiendas al Anexo III;
- .3 preparara las enmiendas necesarias al Código IMDG derivadas de las enmiendas al Anexo III;
- .4 preparara las enmiendas necesarias al Protocolo relativo a la intervención en alta mar en casos de contaminación del mar por sustancias distintas de los hidrocarburos, 1973; y

- .5 presentara un informe por escrito al Pleno a más tardar el jueves, 29 de septiembre de 2005, sobre los puntos .1, .2 y .4 *supra*, y un informe por escrito al DSC 11 sobre el punto .3.

Informe del Grupo de trabajo

3.85 Tras recibir el informe del Grupo de trabajo (DSC 10/WP.1), el Subcomité lo aprobó, en general, y adoptó las medidas indicadas a continuación:

- .1 aprobó el texto del Anexo III revisado del MARPOL, que figura en el anexo 2, para someterlo a la aprobación del MEPC 54 y a la consiguiente adopción del MEPC 55;
- .2 tras tomar nota de las diferentes opciones respecto del calendario para la entrada en vigor del Anexo III revisado del MARPOL, decidió, a la luz del artículo 16 del MARPOL y de los procedimientos del MEPC relativos a la enmienda del MARPOL, ajustarse al calendario para la entrada en vigor del Anexo III revisado del MARPOL, que figura en el anexo 3;
- .3 se mostró de acuerdo con las enmiendas al Protocolo de intervención tal como figuran en el anexo 4 y acordó señalar al MEPC la necesidad de que la entrada en vigor de esta enmienda tenga lugar antes, o a más tardar al mismo tiempo, que la fecha de entrada en vigor de la enmienda pertinente al Código IMDG; y
- .4 tomó nota del progreso realizado sobre las enmiendas correspondientes al Código IMDG, según figuran en los anexos 3 y 4 del documento DSC 10/WP.1, y acordó que los capítulos 2.9 y 2.10 del Código IMDG se mantengan separados.

3.86 El Subcomité tomó nota de la opinión de varias delegaciones de que podría resultar útil para el sector que las enmiendas correspondientes al Código IMDG, elaboradas basándose en las enmiendas adoptadas al Anexo III del MARPOL 73/78, estuvieran disponibles lo antes posible como circular MSC/MEPC.

PROYECTO DE ENMIENDA 33-06 AL CÓDIGO IMDG

3.87 Basándose en el anexo 5 del documento DSC 10/3/1, el Subcomité aprobó la Enmienda 33-06 al Código IMDG y autorizó al Grupo de supervisores técnicos y de redacción a que ultimara todos los textos aprobados y preparara el texto definitivo del proyecto de Enmienda 33-06 al Código IMDG, teniendo en cuenta las propuestas aprobadas en principio, las decisiones pertinentes adoptadas por el MSC y el MEPC y las observaciones formuladas durante el Pleno. El Subcomité pidió al Secretario General que distribuyera ese texto de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII del Convenio SOLAS, para su examen y ulterior adopción en el MSC 81.

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

- .1 las enmiendas al Código IMDG obligatorio se adoptarán cada dos años, de modo que puedan entrar en vigor el 1 de enero de los años pares, es decir, el 1 de enero de 2006, 1 de enero de 2008 y así sucesivamente;
- .2 en un periodo de sesiones que se celebre en año impar, el Subcomité DSC prepara y aprueba propuestas de enmienda elaboradas a partir de las enmiendas aprobadas por el Comité de Expertos de las Naciones Unidas en transporte de mercaderías peligrosas, y las que propongan los Gobiernos Miembros;
- .3 las propuestas de enmienda al Código IMDG, aprobadas así por el Subcomité DSC, son distribuidas por el Secretario General a todos los Miembros de la OMI y a todos los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS, de conformidad con el artículo VIII b) i) de dicho Convenio, para que las examine y adopte el MSC ampliado en su siguiente periodo de sesiones;
- .4 las enmiendas propuestas que pueda adoptar el MSC ampliado, de conformidad con el artículo VIII vi) 2) bb) del Convenio SOLAS, entrarán en vigor 18 meses después, es decir, el 1 de enero de un año par;
- .5 un año antes de la fecha de entrada en vigor de las nuevas enmiendas, se invita a los Gobiernos a que apliquen las mismas con carácter voluntario. Durante dicho periodo de sesiones, se deberá aceptar el transporte de mercancías peligrosas en cumplimiento del Código IMDG en vigor o bien del Código que incorpora las nuevas enmiendas; y
- .6 la resolución del MSC sobre la adopción de nuevas enmiendas al Código IMDG debería incluir, en un párrafo dispositivo, una cláusula sobre el tratamiento antes mencionado del Código enmendado, según se indica en el subpárrafo .5 *supra*.

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

REUNIONES FUTURAS DEL GRUPO DE SUPERVISORES TÉCNICOS Y DE REDACCIÓN

3.90 El Subcomité tomó nota de que esta cuestión sería examinada al tratar el punto 14 (Programa de trabajo y orden del día del DSC 11) del orden del día.

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

4.1 Además de examinar los documentos presentados en relación con este punto del orden del día, así como las decisiones pertinentes del MSC 79, el Subcomité consideró también los documentos MSC 79/12/1 (Islas Marshall), DSC 10/6 (Estonia), DSC 10/6/3 (Secretaría) y DSC 10/6/11 (Venezuela), dado que las propuestas que guardan relación con las cuestiones que este punto abarca.

Resultados de la labor del MSC 79

4.2 El Subcomité tomó nota de que el MSC 79:

- .1 había adoptado la resolución MSC.193(79) sobre la Adopción del Código de prácticas de seguridad relativas a las cargas sólidas a granel, 2004;
- .2 había refrendado la publicación de la circular DSC/Circ.26 sobre sucesos relacionados con el transporte de lingotes de zinc, que se basa en el conocimiento adquirido a partir de los accidentes ocurridos en tres buques que transportaban dicho tipo de lingotes; y
- .3 había aprobado la circular MSC/Circ.1146 sobre 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 sustituye a la circular MSC/Circ.671.

Mejoras introducidas en el texto del Código de Cargas a Granel, 2004

4.3 El Japón (DSC 10/4) facilitó información para mejorar el texto del Código de Cargas a Granel, 2004 y recordó que, en el DSC 9, había presentado el documento DSC 9/4/2 con varias cuestiones que recomendaba someter a consideración para facilitar la ultimación del proyecto de Código de Cargas a Granel revisado pero que, debido a la falta de tiempo, el DSC 9 sólo había examinado parte del mismo y había pedido al Grupo de trabajo, establecido en dicho periodo de sesiones, que ultimara el proyecto de Código de Cargas a Granel revisado incorporando en él parte de la propuesta presentada por el Japón. El DSC 9 invitó al Japón a que presentara una versión definitiva de su propuesta al examen del DSC 10.

4.4 El Subcomité dio las gracias a la delegación del Japón por la complicada labor llevada a cabo, que consistió principalmente en examinar el apéndice 1 del Código de Cargas a Granel 2004, y remitió las propuestas que figuran en el documento DSC 10/4 al Grupo de trabajo para que las examinara como proyectos de enmienda al Código de Cargas a Granel.

Nuevas entradas correspondientes a los fragmentos de revestimientos aislantes de plástico y la goma para cables eléctricos y a los fragmentos de neumáticos a granel

4.5 Basándose en los métodos de ensayo que figuran en las Recomendaciones relativas al transporte de mercancías peligrosas (Manual de pruebas y criterios), de las Naciones Unidas, Italia (DSC 10/4/1 y DSC 10/4/2) verificó que los fragmentos de revestimientos aislantes de plástico y la goma para cables eléctricos, así como los fragmentos de neumáticos a granel, no deberían clasificarse como productos de Clase 4.2, y con respecto a este último, ni siquiera de Clase 4.1.

4.6 En este contexto, el Subcomité recordó que Italia había presentado dichas propuestas al DSC 9 mediante los documentos DSC 9/4/4 y DSC 9/4/5 respectivamente, y que el Subcomité había refrendado la decisión del Grupo de trabajo, establecido en dicho periodo de sesiones, de no introducir de momento las dos nuevas entradas propuestas en el proyecto de Código de cargas a granel revisado.

4.7 El Subcomité opinó que si una sustancia, materia u objeto no cumplía los criterios de clasificación del Manual de pruebas y criterios de las Recomendaciones de las Naciones Unidas

relativas al transporte de mercancías peligrosas, para su clasificación como mercancía peligrosa, eso no implicaba necesariamente que no fuera peligrosa, sino que podría, dadas sus propiedades inherentes, considerarse como potencialmente peligrosa únicamente a granel.

4.8 Tras examinar ambas propuestas, el Subcomité las remitió al Grupo de trabajo para que las considerara detenidamente y le asesorara al respecto, particularmente en cuanto al tema de la clasificación, y le encargó que, en caso de que fuera preciso contar con información adicional relativa a las propuestas presentadas por Italia, formulara una petición clara y específica sobre el carácter de la información solicitada.

Aclaración de las disposiciones sobre ventilación

4.9 Tras examinar las disposiciones sobre ventilación correspondientes a determinadas sustancias especificadas en el Código de Cargas a Granel, 2004, el Japón (DSC 10/4/3) propuso que se enmendaran las disposiciones de dicho Código relativas a la ventilación y que se considerara la posibilidad de clasificarlas en tres tipos, a saber, ventilación mecánica; ventilación natural y ventilación mecánica con control del gas.

4.10 Tras tomar nota de que la propuesta del Japón era razonable, y en especial de que posiblemente dicha propuesta incluía ámbitos de competencia del Subcomité SLF, el Subcomité la remitió al Grupo de trabajo para que la examinara pormenorizadamente y le asesorara al respecto.

Examen de los informes sobre siniestros

4.11 El Subcomité examinó los informes sobre los siniestros de las motonaves **Ythan** y **Sierksdorf** y tomó las medidas que figuran en los párrafos 4.12 a 4.18.

Motonave Ythan

4.12 El Subcomité tomó nota de que el MSC 79 había examinado una ponencia de las Islas Marshall (MSC 79/12/1) que contenía un informe preliminar del siniestro de la motonave **Ythan**. Dicha motonave, que transportaba una carga de finos metalizados y briquetas de hierro moldeadas en caliente por reducción directa (HBC/DRI) desde Venezuela a China, sufrió el 28 de febrero de 2004 una serie de explosiones en las bodegas que contenían la carga de finos y briquetas, mientras navegaba al norte de Santa Marta en Colombia. Dichas explosiones y el posterior hundimiento del buque provocaron la muerte del capitán y la desaparición, después del siniestro, de cinco tripulantes de la cámara de máquinas.

4.13 El Subcomité también tomó nota de que el MSC 79, habida cuenta de la importancia del asunto y la necesidad de abordar las preocupaciones inmediatas del Comité, había aprobado la circular MSC/Circ.1149 sobre accidentes relacionados con las cargas a granel que no figuran explícitamente en el Código de prácticas de seguridad relativas a las cargas sólidas a granel y, después de remitir el documento MSC 79/12/1 al DSC 10 para que lo examinara en detalle y tomara las medidas oportunas, había invitado a las Islas Marshall a presentar a la Organización el informe oficial del siniestro.

4.14 En relación con el informe preliminar sobre el siniestro de la motonave **Ythan**, y una vez llevadas a cabo las investigaciones pertinentes, Venezuela (DSC 10/6/11) invitó al Subcomité a que tomara nota de un procedimiento de seguridad para el embarque y transporte de materiales HBC/DRI en todas las terminales nacionales y propuso que se introdujeran las enmiendas

oportunas en el Código de Cargas a Granel. Venezuela (DSC 10/4/5) presentó un proyecto de ficha correspondiente a los finos metalizados (HBC) para que, una vez examinado por el Grupo de trabajo por correspondencia, se incorpore en la enmienda del Código de Cargas a Granel, 2004.

4.15 Tomando nota, en particular, de que durante el proceso de fabricación de hierro briqueteado en caliente se desprenden finos metalizados capaces de generar mayores volúmenes de hidrógeno que el hierro briqueteado en caliente, al entrar los finos en contacto con agua, el Subcomité acordó que sería necesario considerar la clasificación de dichos finos y las prescripciones sobre ventilación aplicables a tales cargas.

4.16 Tras considerar las propuestas anteriores, el Subcomité invitó a las Islas Marshall a que presentaran el informe oficial del siniestro de la motonave **Ythan** al Subcomité FSI para que lo examine y formule observaciones al respecto, según corresponda, y pidió al Grupo de trabajo que examinara el informe preliminar sobre el siniestro de la motonave **Ythan** (MSC 79/12/1), así como las propuestas de Venezuela (DSC 10/4/5 y DSC 10/6/11), incluidas las observaciones formuladas en el Pleno, y que lo mantuviera informado sobre el particular.

Motonave Sierksdorf

4.17 El Subcomité recordó (DSC 10/6/3) que en su 9º periodo de sesiones había examinado el informe sobre el siniestro de la motonave **Sierksdorf**, en cuya bodega de carga se había producido una explosión que hizo volar las tapas de escotilla, y había acordado alertar a las Administraciones y a las partes interesadas mediante la circular DSC/Circ.27 titulada "Explosión en una bodega cargada con aluminio reciclado".

4.18 Tras tomar nota de que el FSI 13 había refrendado el resumen del análisis del siniestro de la motonave **Sierksdorf** (FSI 13/WP.2, anexo 1) y había invitado al Subcomité a que examinara las condiciones de transporte del Serox y la clase de la OMI que debería asignársele, el Subcomité acordó que antes de considerar la petición del FSI 13, era necesario disponer de información sobre las propiedades físicas y químicas de dicho producto. El Subcomité remitió el documento DSC 10/6/3 al Grupo de trabajo para que lo examinara detalladamente y brindara su asesoramiento al respecto.

Cargas que no figuran explícitamente en el Código de Cargas a Granel

4.19 Tras tomar nota de varios accidentes ocurridos en los últimos años relacionados con cargas a granel que no figuran explícitamente en el Código de Cargas a Granel, y de que el análisis de dichos siniestros había revelado que ni el capitán, ni los expedidores, ni otras personas interesadas en el transporte de cargas secas a granel disponían de datos suficientes sobre seguridad, Estonia (DSC 10/6) señaló que en relación con las cargas sólidas a granel que no figuran explícitamente en el Código de Cargas a Granel, debería proporcionarse al capitán o a su representante la hoja informativa sobre la seguridad de los materiales (MSDS) o informarle de las prescripciones especiales que figuran en la misma a fin de que pueda adoptar las precauciones precisas para el transporte sin riesgos de la carga.

4.20 Al examinar este asunto, algunas delegaciones manifestaron dudas en cuanto a la utilidad de la hoja informativa sobre la seguridad de los materiales (MSDS) para abordar la inquietud suscitada por Estonia y el Subcomité puso de relieve la necesidad de dar cumplimiento a las disposiciones pertinentes del Convenio SOLAS, particularmente las reglas VI/2 (Información

sobre la carga) y VI/6 (Aceptabilidad para el embarque), así como las prescripciones generales del Código de Cargas a Granel

4.21 Tras señalar que varios de los asuntos destacados por Estonia ya se habían abordado en la circular MSC/Circ.1149 sobre accidentes relacionados con las cargas a granel que no figuran explícitamente en el Código de prácticas de seguridad relativas a las cargas sólidas a granel (Código de Cargas a Granel), el Subcomité remitió la propuesta presentada por Estonia al Grupo de trabajo para que la examinara en detalle y le asesorara al respecto.

Fumigación de las cargas sólidas a granel

4.22 El Subcomité examinó el documento DSC 10/4/4 (Alemania), en el que se toma nota de que las Recomendaciones sobre la utilización sin riesgos de plaguicidas en los buques abarcan tres aspectos de la utilización de plaguicidas a bordo, a saber la fumigación de contenedores y unidades de transporte regidos por el Código IMDG, la fumigación de las bodegas de carga que contengan carga seca regida por el Código de Cargas a Granel y la lucha contra los roedores a bordo de todos los tipos de buque y de que las disposiciones a las que están sujetos se encuentran dispersas en la versión actual de las Recomendaciones, dificultando la identificación de las disposiciones pertinentes, lo que supone un riesgo importante para la salud, y propone revisar dichas Recomendaciones para agruparlas con arreglo a tres temas separados, de manera que las disposiciones directamente relacionadas con el Código de Cargas a Granel sean fácilmente identificables.

4.23 Tras acordar que la propuesta resultaba razonable, el Subcomité preparó el texto pertinente para justificar la introducción de un nuevo punto en el programa de trabajo del Subcomité, de conformidad con las Directrices sobre organización y método de trabajo, el cual figura en el anexo 5, a fin de que el Comité la examine y tome las medidas oportunas.

Establecimiento de un grupo de trabajo

4.24 El Subcomité acordó considerar la constitución de un grupo de trabajo sobre las enmiendas al Código de Cargas a Granel y su aplicación obligatoria, una vez que se hubieran examinado las ponencias correspondientes al punto 5 del orden del día (véanse los párrafos 5.4 a 5.7.).

Accidentes relacionados con el transporte de finos de hierro obtenido por reducción directa (HRD)

4.25 El Subcomité señaló que el Grupo de trabajo mencionado en el párrafo 5.4, tras tomar nota de que el Subcomité le había encargado que presentara al Pleno un informe verbal sobre el tema y al DSC 11 un informe escrito, había acordado, no obstante, que deberían adoptarse con prontitud medidas sobre las cuestiones planteadas en el documento DSC 10/4/5 (Venezuela), en el que se propone incluir una ficha correspondiente a los finos de hierro obtenidos por reducción directa (HRD) en las sustancias del Grupo B del Código de Cargas a Granel, tras las investigaciones realizadas (DSC 10/6/11) como resultado del siniestro de la motonave **Ythan** (MSC 79/12/1).

4.26 El Subcomité también tomó nota de que, al examinar la propuesta de ficha correspondiente a la carga mencionada, el Grupo de trabajo no había podido adoptar una decisión acerca de la compatibilidad de la carga que se va a transportar a granel. Si bien se aprobó el contenido de la mayor parte de la ficha, no fue posible llegar a un acuerdo sobre los siguientes

aspectos: las posibles limitaciones relacionadas con el estado de la carga en el momento de la expedición; la ventilación o inertización de la carga durante el transporte; y los posibles efectos en la carga ocasionados por los cambios durante el viaje.

4.27 Tras examinar los peligros que entraña la expedición y el transporte de dichas cargas y habida cuenta de la premura con la que hay que abordar la cuestión, el Subcomité aprobó la circular DSC/Circ.36, en la que se alerta a las Administraciones y demás partes interesadas sobre los peligros en cuestión y, tras encargar a la Secretaría que distribuya la circular, invitó al Subcomité a que refrendara dicha medida.

4.28 Asimismo, el Subcomité acordó instar a los Gobiernos Miembros y al sector a que presenten al DSC 11 información pertinente sobre la manipulación y el transporte sin riesgos de finos de hierro obtenido por reducción directa (HRD), a fin de examinar la cuestión pormenorizadamente.

4.29 Siguiendo la opinión del Grupo de trabajo, el Subcomité acordó encargar al Grupo de trabajo por correspondencia sobre las enmiendas al Código de Cargas a Granel que estudie la elaboración de una ficha relativa a los finos de hierro obtenido por reducción directa (HRD) para incluirla en el Código de Cargas a Granel, teniendo en cuenta el documento DSC 10/4/5 y las deliberaciones a propósito de esta cuestión (véanse los párrafos 4.26 a 4.28), y que presente un informe al DSC 11 (véase asimismo el párrafo 5.7)

5 APLICACIÓN OBLIGATORIA DEL CÓDIGO DE CARGAS A GRANEL

5.1 El Subcomité tomó nota de que el MSC 79 había refrendado el calendario (DSC 9/15, anexo 1) de actividades que llevarán a la aplicación obligatoria del Código de Cargas a Granel, que podría revisarse según el progreso que se realice a lo largo de los años, y recordó que, en relación con este punto del orden del día, sería preciso examinar los dos subpuntos siguientes:

- .1 definición de las partes obligatorias y recomendatorias del Código de Cargas a Granel, así como de las enmiendas correspondientes; y
- .2 enmiendas a los capítulos VI y VII del Convenio SOLAS para hacer obligatorio el Código de Cargas a Granel.

5.2 Al tratar este punto, el Subcomité examinó documentos presentados por:

en lo que se refiere a la definición de las partes obligatorias y recomendatorias del Código de Cargas a Granel, así como de las enmiendas introducidas en consecuencia

- .1 Australia (DSC 10/5), que propone, en forma de tablas, las secciones del Código de Cargas a Granel de 2004 que deberían continuar teniendo carácter de recomendación y las que deberían ser obligatorias, y hace hincapié en la necesidad de incluir notas aclaratorias en el Código de Cargas a Granel obligatorio, con arreglo al enfoque adoptado en la preparación del Código IMDG obligatorio; y
- .2 el Japón (DSC 10/5/2), que subraya la necesidad de aclarar, en el Código de Cargas a Granel obligatorio, que la lista de cargas que figura en él no es exhaustiva; y

en lo que se refiere a las enmiendas a los capítulos VI y VII del Convenio SOLAS para hacer obligatorio el Código de Cargas a Granel

- .3 Australia (DSC 10/5/1), que propone introducir enmiendas en el Convenio SOLAS en el marco de la aplicación obligatoria del Código de Cargas a Granel, así como el proyecto de texto de las enmiendas en cuestión, y señala además que toda enmienda necesaria para hacer obligatorio el Código debería afectar lo menos posible a su estructura actual y a la del Convenio SOLAS, y que resultaría apropiado adoptar un enfoque similar al utilizado para conferir obligatoriedad al Código IMDG; y
- .4 el Japón (DSC 10/5/2), que propone que, al elaborar las enmiendas a los capítulos VI y VII del Convenio SOLAS para hacer obligatorio el Código de Cargas a Granel, se elimine la repetición innecesaria de prescripciones en el Convenio SOLAS y el Código de Cargas a Granel.

5.3 Tras examinar las anteriores propuestas de Australia y el Japón, el Subcomité acordó que resultaban interesantes y decidió remitirlas al Grupo de trabajo para que las examine detenidamente y proporcione asesoramiento al respecto.

Constitución de un grupo de trabajo

5.4 Tras examinar las ponencias enumeradas en esta sección y en la sección 4, el Subcomité estableció el Grupo de trabajo sobre las enmiendas al Código de Cargas a Granel y su aplicación obligatoria, bajo la presidencia del Sr. J. D. Troyat (Francia), y le asignó el siguiente mandato:

- .1 debatir las cuestiones como dos puntos diferentes del orden del día;
- .2 volver a examinar la aclaración relativa a la clasificación de la torta de semillas (DSC 9/4/10);
- .3 indicar los otros instrumentos de la OMI en los que es necesario introducir las correspondientes enmiendas derivadas del Código de Cargas a Granel, 2004;
- .4 examinar el documento DSC 10/4 (Japón) y preparar el proyecto de enmiendas al Código de Cargas a Granel, 2004;
- .5 examinar los documentos DSC 10/4/1 (Italia), DSC 10/4/2 (Italia), DSC 10/4/3 (Japón), DSC 10/4/5 (Venezuela), DSC 10/6 (Estonia), DSC 10/6/11 (Venezuela) y MSC 79/12/1 (Islas Marshall), y asesorar al Subcomité en consecuencia;
- .6 examinar el documento DSC 10/6/3 (Análisis del informe del siniestro de la motonave **Sierksdorf**), así como los documentos conexos, y asesorar al Subcomité en consecuencia;
- .7 indicar las partes del Código de Cargas a Granel, 2004 a las que se debería conferir carácter obligatorio y las que deberían continuar siendo recomendatorias, teniendo en cuenta los documentos DSC 10/5 (Australia) y DSC 10/5/2 (Japón);

- .8 preparar el proyecto de enmiendas a los capítulos II-2, VI y VII del Convenio SOLAS teniendo en cuenta los documentos DSC 10/5/1 (Australia) y DSC 10/5/2 (Japón); y
- .9 formular ante el Pleno un informe verbal sobre el progreso realizado, el viernes 30 de septiembre de 2005, en el que se deberá informar sobre el proyecto de mandato del Grupo de trabajo por correspondencia, y presentar un informe escrito al DSC 11.

5.5 El Subcomité encargó también al Grupo que cuando elaborara el proyecto de enmiendas al Código de Cargas a Granel y al Convenio SOLAS, adoptara el mismo enfoque utilizado por el Subcomité en la preparación del texto obligatorio del Código IMDG y de las enmiendas correspondientes al Convenio SOLAS.

Informe verbal del Presidente del Grupo de trabajo

5.6 Tras recibir el informe verbal del Presidente del Grupo de trabajo sobre las enmiendas al Código de Cargas a Granel y su aplicación obligatoria, el Subcomité tomó nota de que el Grupo de trabajo había examinado todas las tareas que le había encomendado el Subcomité y había avanzado respecto a las mismas, especialmente las relacionadas con la determinación de las partes obligatorias y recomendatorias del Código de Cargas a Granel y las enmiendas al Convenio SOLAS para asignar carácter obligatorio al Código. El Grupo pidió al Subcomité que examine, en el marco de la labor pendiente sobre las enmiendas al Código de Cargas a Granel y su aplicación obligatoria, la posibilidad de establecer un grupo de trabajo por correspondencia para que siga adelante con esta tarea.

Constitución de un grupo de trabajo por correspondencia

5.7 Tras tomar nota de las recomendaciones del Grupo de trabajo, el Subcomité acordó establecer el Grupo de trabajo por correspondencia sobre las enmiendas al Código de Cargas a Granel y su aplicación obligatoria, bajo la coordinación conjunta de Australia* y Japón**, y le asignó el siguiente mandato:

Aplicación obligatoria del Código de Cargas a Granel

- .1 volver a redactar el "Preámbulo" a fin de explicar el objetivo del Código de Cargas a Granel y su aplicación con carácter obligatorio;
- .2 redactar una nueva sección 1, que abarcará la actual "Introducción general" y la sección 1 (Definiciones), y también comprenderá disposiciones sobre la aplicación e implantación del Código y las prescripciones relativas al transporte de una carga no enumerada en el Código de Cargas a Granel;

* **Coordinador a**
 Sra. Kate Linley
 Principal Adviser - Cargo
 Maritime Safety & Environmental Strategy
 Australian Maritime Safety Authority
 GPO Box 2181, Canberra City, ACT 2601
 Australia
 Correo electrónico: kate.linley@amsa.gov.au
 Teléfono: +61 2 6279 5042
 Facsímil: +61 2 6279 5966

** **Coordinador**
 Sr. Susumu Ota
 Leader, Cargo Transportation and
 Fire Safety Research Group
 National Maritime Research Institute
 Japón
ohta@nmri.go.jp

- .3 examinar el texto actual de las secciones 1 a 10 y del apéndice 1 del Código de Cargas a Granel y determinar qué partes deberían tener carácter obligatorio y cuáles carácter de recomendación, teniendo presente que sólo debería conferirse carácter recomendatorio a las partes que no resulten adecuadas para una aplicación obligatoria (como, por ejemplo, las precauciones a adoptar y/o las disposiciones establecidas a título informativo);
- .4 volver a redactar el texto actual de las partes del Código de Cargas a Granel que se indique que deben tener carácter obligatorio, según sea necesario, para facilitar la asignación de dicho carácter obligatorio, modificando el texto lo menos posible;
- .5 determinar las prescripciones de los capítulos VI y VII del Convenio SOLAS que deberían reproducirse en el Código para facilitar su utilización;
- .6 preparar los proyectos de las enmiendas consiguientes que hay que introducir en los capítulos VI y VII del Convenio SOLAS y en cualesquiera otras partes de dicho Convenio, si es necesario, teniendo en cuenta los documentos DSC 10/5/1 (Australia) y DSC 10/5/2 (Japón) y el punto .5 *supra*, a fin de asignar carácter obligatorio al Código de Cargas a Granel.

Enmiendas al Código de Cargas a Granel

- .7 examinar la aclaración relativa a la clasificación de Torta de Semillas (DSC 9/10/4) y asesorar al Subcomité al respecto;
- .8 examinar la conveniencia de elaborar una ficha relativa a los finos de hierro obtenido por reducción directa (HRD) para su inclusión en el Código de Cargas a Granel, teniendo en cuenta el documento DSC 10/4/5 (Venezuela) y las deliberaciones del Grupo de trabajo sobre la cuestión (DSC 10/WP.5, párrafos 4 a 6);
- .9 examinar el texto del Código de Cargas a Granel y elaborar proyectos de enmienda para mejorarlo, teniendo en cuenta el documento DSC 10/4 (Japón); y
- .10 presentar un informe al DSC 11.

6 INFORMES Y ANÁLISIS DE SINIESTROS Y SUCESOS

6.1 El Subcomité examinó los documentos presentados en relación con este punto del orden del día y recordó que los documentos MSC 79/12/1 (Islas Marshall), DSC 10/6 (Estonia), DSC 10/6/3 (Secretaría) y DSC 10/6/11 (Venezuela) ya se habían examinado al tratar el punto 4 del orden del día (véanse los párrafos 4.12 a 4.21), y tomó las decisiones indicadas a continuación sobre los restantes documentos presentados bajo este punto del orden del día.

Informes sobre sucesos

6.2 Los Países Bajos (DSC 10/6/7) señalaron que los contenedores que transportan mercancías que no son potencialmente peligrosas pero que han sido fumigados, se embarcan a menudo como cargas no peligrosas y no se someten a las prescripciones del Código IMDG, y propusieron, a fin de conseguir una mayor concienciación acerca de los peligros relacionados con

el transporte de unidades fumigadas y mejorar el cumplimiento de las disposiciones pertinentes del Código IMDG, elaborar un proyecto de circular MSC sobre los contenedores fumigados.

6.3 Tras deliberar al respecto, el Subcomité tomó nota de que los Países Bajos presentarían un proyecto revisado de circular en el DSC 11 para su examen.

Informes sobre los siniestros de la motonave "Csav Itajai" y la motonave "Sea Elegance"

6.4 El Subcomité tomó nota de los resultados del informe sobre el siniestro de la motonave **Csav Itajai**, elaborado por la Autoridad sudafricana de seguridad marítima (DSC 10/INF.2), en el que se explica que el dióxido de tiourea (Nº ONU 3341) se transportaba en un contenedor estibado bajo cubierta en una bodega próxima a los tanques de combustible, cuya temperatura habría sido de unos 30°C. Además, la bodega no se ventiló durante el viaje y la reglamentación pertinente no exige vigilar las temperaturas dentro de la bodega. Sudáfrica recomendó que el Subcomité estudiara la posibilidad de enmendar el Código IMDG para prescribir que los contenedores que transporten dióxido de tiourea (Nº ONU 3341) se estiben a distancia de las fuentes de calor radiante o se transporten en contenedores refrigerados.

6.5 Tras tomar nota de los resultados del informe sobre el siniestro, el Subcomité opinó que el Convenio SOLAS y el Código IMDG exigen que el expedidor facilite al capitán o a su representante la información pertinente sobre la carga con antelación suficiente a su embarque, para que se puedan tomar las precauciones necesarias para su estiba y transporte sin riesgos, y que además, la descripción general prescrita para la carga no se puso con prontitud a disposición del personal interesado en Durban (Sudáfrica).

6.6 En este contexto, el Subcomité tomó nota especialmente de que el contenedor que transportaba dióxido de tiourea (Nº ONU 3341) estaba estibado bajo cubierta en claro incumplimiento de las disposiciones del Código IMDG, que estipulan una estiba de "Categoría D" para esta sustancia.

6.7 El Subcomité tomó nota de los resultados de las investigaciones del siniestro de la motonave **Sea Elegance**, elaborado por la autoridad sudafricana de seguridad marítima (DSC 10/INF.2), del que se desprende que la lista de mercancías peligrosas del buque no incluía 20 toneladas métricas de hipoclorito cálcico (Nº ONU 1748), cuya presencia a bordo del buque sólo pudo confirmarse tras examinar cuidadosamente el manifiesto de carga, que la mencionada autoridad obtuvo tras 24 horas de pesquisas. La carga no había sido declarada como potencialmente peligrosa, y el contenedor no llevaba las marcas y etiquetas apropiadas. El contenedor estaba estibado en el nivel inferior, muy cerca del tanque de servicio de combustible pesado y el mamparo de la sala de máquinas. Sudáfrica recomienda que el Subcomité estudie la posibilidad de prescribir el transporte de hipoclorito cálcico (Nº ONU 1748) en contenedores refrigerados, especialmente cuando se encuentre en tránsito por los trópicos.

6.8 En este contexto, el Subcomité tomó nota especialmente de que el contenedor que transportaba hipoclorito cálcico (Nº ONU 1748) estaba estibado bajo cubierta, en claro incumplimiento de las disposiciones del Código IMDG, que prescriben para esta sustancia una estiba de "Categoría D", a distancia de las fuentes de calor. El Subcomité subrayó que el Convenio SOLAS exige que el expedidor declare las mercancías peligrosas como tales y requirió que su transporte cumpla lo prescrito en el Código IMDG enmendado.

6.9 El Subcomité agradeció a Sudáfrica que hubiera presentado este informe e invitó a los Gobiernos Miembros a seguir presentando informes de este tipo relacionados con cargas

peligrosas, e instó especialmente a los Gobiernos Miembros que aún no lo hayan hecho a que los presenten en el futuro, a fin de reforzar las medidas para garantizar el cumplimiento de las disposiciones del Convenio SOLAS y el Código IMDG.

Programas de inspección de contenedores

6.10 El Subcomité tomó nota de los resultados de los programas de inspección de contenedores presentados por Australia (DSC 10/6/9), Bélgica (DSC 10/6/2), Canadá (DSC 10/6/4), Chile (DSC 10/INF.5), Pakistán (DSC 10/6/1), la República de Corea (DSC 10/6/8) y Suecia (DSC 10/6/3).

6.11 El Subcomité recordó que en el informe refundido correspondiente a 2004 (DSC 9/6/7 - Secretaría), se indica que se inspeccionaron un total de 8 677 unidades de transporte, registrándose 3 234 deficiencias en 1 792 unidades, lo que equivale a un 21% de unidades deficientes y a un índice de deficiencias del 37,3%.

6.12 El Subcomité examinó los resultados del informe refundido sobre los programas de inspección de contenedores (DSC 10/6/10 - Secretaría), que se elaboró basándose en los informes mencionados en el párrafo 6.10 *supra*, y en el que se indica que se inspeccionaron un total de 7 301 unidades de transporte, registrándose 2 975 deficiencias en 1 928 unidades, lo que equivale a un 26,4% de unidades deficientes y a un índice de deficiencias del 40,7%.

6.13 El Subcomité expresó su agradecimiento a los Gobiernos Miembros que habían presentado los resultados de sus programas de inspección de contenedores y su preocupación ante la alta tasa de deficiencias y la falta de cumplimiento de las disposiciones del Código IMDG, especialmente las referentes a rotulación, marcado y documentación.

6.14 En este contexto, el Subcomité tomó nota de la opinión manifestada por una delegación, con el apoyo de otras, de que las inspecciones de las unidades de transporte destinadas a exportación contribuían a la seguridad del buque y, además, se hizo eco de que era necesario mejorar la formación del personal en tierra encargado de la manipulación de mercancías peligrosas.

6.15 El Subcomité instó a los Gobiernos Miembros que aún no hayan llevado a cabo programas de inspección de contenedores a que lo hagan y le presenten la información pertinente, de conformidad con lo dispuesto en la circular MSC/Circ.859.

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

6.16 El Subcomité recordó que el DSC 9, tras tomar nota de las disposiciones de la circular MSC/Circ.859, en la que se invita a los Gobiernos Miembros a que presenten informes a la Organización sobre los resultados de las inspecciones de las unidades que transporten mercancías peligrosas en relación con el cumplimiento de lo dispuesto en el Código marítimo internacional de mercancías peligrosas (Código IMDG), había respaldado propuestas según las cuales, a fin de obtener una idea precisa de las inspecciones que se realicen, sería conveniente llevar a cabo una encuesta para determinar el alcance completo de estas inspecciones.

6.17 El Subcomité observó que el MSC 79 había respaldado la iniciativa del Subcomité y había encargado a la Secretaría que recopilara la información recibida en respuesta a este

cuestionario, que se distribuyó mediante la circular MSC/Circ.1147, e informara de los resultados al DSC 10.

6.18 El Subcomité tomó nota de los resultados refundidos del cuestionario (DSC 10/6/5 - Secretaría) y de las observaciones de los Estados Unidos (DSC 10/INF.6). El Subcomité dio las gracias a los Gobiernos Miembros que habían respondido al cuestionario y, tras observar que sólo 19 Gobiernos Miembros lo habían cumplimentado y enviado, instó a los Gobiernos Miembros que aún no los habían presentado, que lo hicieran en el DSC 11.

6.19 El Subcomité tomó nota de un mapa en el que se mostraban los cien puertos principales de contenedores en 2004, que ICHCA Internacional había facilitado a cada delegación, y en el que se indicaba que el sector portuario había manipulado unos 300 millones de TEU en ese año. Al estimarse que entre un cinco y un diez por ciento aproximadamente de dichas cargas eran mercancías peligrosas, se podía afirmar que se manipularon alrededor de 15 a 30 millones de TEU que transportaban mercancías peligrosas. Los principales puertos de contenedores se encontraban en 45 países.

6.20 El Subcomité tomó nota de la opinión de que podría mejorarse la estructura de la circular MSC/Circ.859, a fin de facilitar la notificación, la recopilación y la interpretación de las estadísticas recibidas.

6.21 Tras un análisis preliminar de la circular, el Subcomité aceptó las propuestas de enmienda a la circular MSC/Circ.859 que figuran en el anexo 6 (véanse también los párrafos 3.29 y 8.5).

7 ENMIENDAS AL CÓDIGO ESC

7.1 El Subcomité examinó al tratar este punto del orden del día el informe del Grupo de trabajo por correspondencia sobre las enmiendas al Código ESC (DSC 10/7/1 y DSC 10/INF.4) y una propuesta de Suecia (DSC 10/7), y adoptó las decisiones que se indican a continuación.

Revisión de las Directrices sobre medios de sujeción para el transporte de vehículos de carretera en buques de transbordo rodado (resolución A.581(14))

7.2 En el documento DSC 10/7 (Suecia) se propone enmendar el apéndice 4 del Código ESC para permitir que, cuando resulte más práctico, el explotador pueda sujetar los vehículos de transporte por carretera en buques de transbordo rodado con un número mayor de trincas, cada una de las cuales con una carga máxima de sujeción (MSL) más reducida. En ese documento se indica así mismo que la sujeción de vehículos en el límite inferior del intervalo de peso con una MSL es, a juicio de Suecia, innecesaria y aumenta el costo para los explotadores, sin incrementar el nivel de seguridad.

7.3 Tras deliberar sobre este punto, el Subcomité acordó que la propuesta de Suecia, según se expone en el párrafo anterior y más detalladamente en el documento DSC 10/7, era interesante, aunque reconoció que, al aprobar esta enmienda por separado, hay aspectos que pueden tener repercusiones en otros apartados del Código ESC, e invitó a Suecia a presentar una propuesta revisada para su examen en el DSC 11.

Informe del Grupo de trabajo por correspondencia

7.4 El Subcomité recordó que el DSC 9 (DSC 9/15, sección 11), tras examinar la propuesta de la Federación de Rusia (MSC 78/13/1) sobre enmiendas al Código de prácticas de seguridad

para la estiba y sujeción de la carga (Código ESC), había decidido que el proyecto de nuevo anexo 16 (Formulario del Certificado de seguridad para la estiba y sujeción de la carga) era innecesario. Por lo que respecta a los proyectos de nuevo anexos 14 (Formulario de información sobre la carga) y anexo 15 (Método de cálculo del criterio de anticorrimiento de las cargas de estructuración), el Subcomité acordó que sería necesario examinarlos más a fondo para determinar si estas propuestas estaban o no justificadas, y constituyó un grupo de trabajo por correspondencia coordinado por la Federación de Rusia, asignándole el siguiente mandato:

- .1 examinar las propuestas relativas al proyecto de nuevo anexo 14 y al proyecto de nuevo anexo 15 que figuran en el documento MSC 78/13/1, a fin de decidir si dichas propuestas contienen temas o ideas interesantes para incluirlas de alguna manera en el Código ESC o en algún otro instrumento, como por ejemplo una circular; y
- .2 presentar un informe, con el proyecto de texto correspondiente, si lo hubiera, para su examen en el DSC 10.

7.5 Tras examinar el informe del Grupo de trabajo por correspondencia (DSC 10/7/1 y DSC 10/INF.4), el Subcomité dio las gracias a la Federación de Rusia por el informe detallado sobre los adelantos del Grupo de trabajo por correspondencia y, tras tomar nota de que la información recogida en el informe del Grupo estaba relacionada con cargas específicas y el comercio regional, y por tanto no procedía enmendar el Código ESC, acordó que convenía poner esta información en conocimiento de los Gobiernos Miembros mediante una circular MSC. La delegación de la Federación de Rusia acordó presentar un proyecto de circular MSC para su examen en el DSC 11.

7.6 Habida cuenta de lo anterior, el Subcomité pidió al Comité que ampliara el plazo para ultimar este punto hasta 2006.

8 ORIENTACIONES SOBRE DEFECTOS ESTRUCTURALES GRAVES EN LOS CONTENEDORES: PROCEDIMIENTO DE NOTIFICACIÓN DE DEFECTOS ESTRUCTURALES GRAVES

8.1 El Subcomité recordó que en el DSC 9 (DSC 9/15, párrafo 8.3.2) había acordado, en lo que respecta al procedimiento de notificación de defectos estructurales graves, que el mejor modo de proceder era enmendar la circular MSC/Circ.859 durante el DSC 10, y había invitado al Comité a ampliar el plazo previsto para ultimar este punto. El Subcomité observó que el MSC 79 había acordado ampliar dicho plazo hasta 2005.

8.2 El Subcomité tomó nota también de que el MSC 80, tras reconocer que es necesario brindar orientaciones al funcionario que ejerza un control en virtud de lo dispuesto en el artículo VI del Convenio internacional sobre la seguridad de los contenedores (CSC), 1972, había aprobado la circular CSC/Circ.134, titulada "Orientaciones sobre defectos estructurales graves en los contenedores.

8.3 El Subcomité recordó (DSC 9/15, párrafo 8.1) que la finalidad del procedimiento de notificación separado era recabar, recopilar y difundir los informes sobre los defectos estructurales graves detectados en las inspecciones de todos los contenedores, y observó que una enmienda a la circular MSC/Circ.859 para incorporar el procedimiento de notificación limitaría su alcance a las unidades de transporte que lleven mercancías peligrosas, aunque esta enmienda,

si se aprueba, permitiría a primera vista alcanzar parcialmente los objetivos del procedimiento de notificación.

8.4 En ese contexto, el Subcomité también tomó nota de que alrededor del 90% de las unidades de transporte se utilizan, en algún momento, para transportar mercancías peligrosas, y que el principal objetivo del procedimiento de notificación era establecer un régimen de muestreo que permita compilar estadísticas sobre defectos estructurales graves, a fin de determinar cuál sería la mejor vía para abordar en el futuro los problemas relacionados con este tipo de defectos.

8.5 A la vista de lo anterior, el Subcomité acordó añadir un nuevo párrafo 4.9 a la circular MSC/Circ.859 (véase el anexo 6), invitó al Comité a aprobar la enmienda, junto con las enmiendas mencionadas en los párrafos 3.29 y 6.21, y encargó a la Secretaría que publicara una nueva circular MSC sobre los programas de inspección de las unidades de transporte que lleven mercancías peligrosas, que sustituya a la circular MSC/Circ.859.

8.6 El Subcomité invitó a los Gobiernos Miembros y a las organizaciones internacionales a que examinen con detenimiento las cuestiones relacionadas con los procedimientos de notificación de defectos estructurales graves en los contenedores y a que presenten propuestas, si las hubiera, en el DSC 11, y también invitó al Comité a que amplíe hasta 2006 el plazo previsto para la ultimación de este punto.

9 MEDIDAS PARA INCREMENTAR LA PROTECCIÓN MARÍTIMA

DECISIONES DE OTROS ÓRGANOS DE LA OMI

9.1 El Subcomité tomó nota de los resultados del MSC 79, STW 36, BLG 9, MSC 80, MEPC 53 y FAL 32 sobre cuestiones que guardan relación con su labor al tratar este punto del orden del día, según se indica a continuación.

Resultados del MSC 79

9.2 El MSC 79 observó que el DSC 9 había señalado que los instrumentos de su incumbencia que eran pertinentes para la cuestión que se estaba examinando eran los siguientes:

- .1 el Convenio internacional sobre la seguridad de los contenedores, 1972 (CSC 72) enmendado;
- .2 el Código marítimo internacional de mercancías peligrosas (Código IMDG);
- .3 el Código para la seguridad del transporte de combustible nuclear irradiado, plutonio y desechos de alta actividad en cofres a bordo de los buques (Código CNI);
- .4 el Código de prácticas de seguridad relativas a las cargas sólidas a granel (Código de Cargas a Granel); y
- .5 las Directrices OMI/OIT/Naciones Unidas/CEPE sobre la arrumazón de las unidades de transporte (MSC/Circ.787).

9.3 Tras recordar la resolución A.924(22) titulada "Examen de las medidas y procedimientos para prevenir actos de terrorismo que ponen en peligro la integridad personal de los pasajeros y

de la tripulación y la seguridad de los buques", y en particular el párrafo 1 de la parte dispositiva de esa resolución, que trata del examen de los instrumentos de la OMI en relación con las medidas de protección marítima, el MSC 79 debatió las conclusiones y recomendaciones del DSC 9 y:

- .1 se mostró conforme con la opinión del DSC 9 de que, por el momento, no era necesario iniciar la revisión del Convenio CSC 72, del Código IMDG ni del Código CNI con objeto de incluir en ellos disposiciones relacionadas con la protección;
- .2 se mostró conforme con la opinión del DSC 9 de que debería examinarse el Código de Cargas a Granel con objeto de armonizarlo con el Código IMDG, a fin de complementar las disposiciones de este último relacionadas con la protección;
- .3 encargó al Subcomité que, como parte de la revisión en curso del Código de Cargas a Granel, preparara enmiendas pertinentes al mismo para incluir en él disposiciones adecuadas sobre protección, análogas a las del capítulo 1.4 (Disposiciones sobre protección) del Código IMDG;
- .4 encargó al DSC 10 que, en una primera etapa, examinara las Directrices OMI/OIT/Naciones Unidas/CEPE sobre la arrumazón de las unidades de transporte (MSC/Circ.787) (las Directrices sobre arrumazón) para identificar las partes que deberían enmendarse y posteriormente elaborar, de ser necesario, las enmiendas pertinentes;
- .5 encargó a la Secretaría que, cuando el Subcomité haya concluido su labor, proponga a la OIT y a las Naciones Unidas/CEPE que se revisen las Directrices sobre arrumazón, y que presente, como punto de partida para los debates, la labor de preparación llevada a cabo por el Subcomité DSC; y
- .6 encargó a la Secretaría, a reserva de la conformidad de la OIT y las Naciones Unidas/CEPE, que considerara la posibilidad de invitar a participar en la labor a otros organismos u organizaciones que puedan tener interés en la cuestión.

9.4 El MSC 79 tomó nota también de que, en opinión del DSC 9, convendría revisar y actualizar los siguientes cursos modelo de la OMI una vez que estuviera avanzada la revisión propuesta de las Directrices OMI/OIT/Naciones Unidas/CEPE sobre la arrumazón de las unidades de transporte (MSC/Circ.787):

- .1 el Curso modelo de la OMI sobre arrumazón de las unidades de transporte en condiciones de seguridad (Curso modelo 3.18); y
- .2 el Curso modelo de la OMI sobre cargas peligrosas, potencialmente peligrosas y perjudiciales (Curso modelo 1.10).

9.5 Tras tomar nota de los debates del DSC 9 en relación con la revisión de las Recomendaciones sobre el transporte sin riesgos de cargas peligrosas y actividades conexas en zonas portuarias (MSC/Circ.675), el MSC 79:

- .1 invitó al MEPC a que examinara los aspectos de la revisión de la circular MSC/Circ.675 (DSC 9/15, anexo 7) que fueran de su competencia, a reserva de las observaciones formuladas en el párrafo 12.3 del documento MSC 79/5/Add.1;
- .2 encargó a los Subcomités BLG y STW que examinaran los aspectos de la revisión de la circular MSC/Circ.675 (DSC 9/15, anexo 7) que fueran de su competencia, a reserva de las observaciones formuladas en el párrafo 12.3 del documento MSC 79/5/Add.1; y
- .3 encargó al Subcomité DSC que coordinara la continuación del proceso de revisión de la circular MSC/Circ.675 hasta que se ultime.

9.6 Además, el MSC 79 pidió al Comité de Facilitación que examinara los aspectos de las Recomendaciones que quedan dentro de su ámbito de competencia.

Resultados del STW 36

9.7 El STW 36 acordó recomendar al Subcomité que suprima las referencias a las resoluciones de la Conferencia de Formación de 1978 en el proyecto revisado de Recomendaciones sobre el transporte sin riesgos de cargas peligrosas y actividades conexas en zonas portuarias (anexo 7 del documento DSC 9/15) y las sustituya por una referencia a lo dispuesto en las secciones A/VIII - 4.1 y A/VIII - 4.5 del Código de Formación, e invitó al Comité a que sancionara esta recomendación.

Resultados del BLG 9

9.8 El BLG 9 examinó las disposiciones de carácter general del proyecto revisado de Recomendaciones, en particular la sección 9, y convino en que no era necesario introducir ninguna modificación.

Resultados del MSC 80

9.9 El MSC 80 respaldó las conclusiones del STW 36 y el BLG 9 sobre el tema, según se expone en los párrafos 9.7 y 9.8.

Resultados del MEPC 53

9.10 El MEPC 53 tomó nota de que el MSC 79 le había invitado a examinar los aspectos de la revisión de las Recomendaciones sobre el transporte sin riesgos de cargas peligrosas y actividades conexas en zonas portuarias (MSC/Circ.675) (véase el párrafo 1 del documento MEPC 53/11/1/Corr.1) que fueran de su competencia.

9.11 Habida cuenta de la decisión del Subcomité de ampliar hasta 2006 el plazo de ultimación de este punto del programa de trabajo, el MEPC acordó examinar la cuestión en su 54º periodo de sesiones.

Resultados del FAL 32

9.12 El FAL 32 examinó una propuesta de ICHCA International Ltd. (FAL 32/10/2) en la que se afirma que el texto de las Recomendaciones sigue siendo válido pero que, dado que las legislaciones nacionales e incluso ciertas ordenanzas portuarias pueden basarse en dicho texto,

había que tener en cuenta determinados aspectos antes de aprobar la circular revisada, y a tal fin ofreció presentar observaciones sobre cuestiones específicas.

9.13 Tras examinar las conclusiones del Grupo de trabajo SPI relacionadas con la revisión de la circular MSC/Circ.675, el FAL 32 acordó:

- .1 que era necesario volver a introducir el concepto de los dos niveles de orientación, el primero de los cuales serían las "recomendaciones" redactadas de manera que se facilite su conversión en normas por parte del usuario, y la segunda, la "orientación" suplementaria, en la que se detallan las recomendaciones, siguiendo el formato de las actuales;
- .2 que era necesario reincorporar parte del párrafo correspondiente a la actual definición de "manipulación", desde "mantenimiento intermedio" hasta "medios de transporte";
- .3 que en el párrafo 10.2.1 de la propuesta de revisión de la circular MSC/Circ.675 (DSC 9/15, anexo 7) era necesario hacer referencia al Código de Cargas a Granel y al Código de carga y descarga de graneleros y a las orientaciones incorporadas en el Manual de embarque y desembarque de cargas sólidas a granel para representantes de terminales;
- .4 que era necesario reinsertar la frase "la presente lista de comprobaciones deberá completarse antes de que comiencen las operaciones de toma de combustible" al final de la lista de comprobaciones para la toma de combustible, antes del trasvase (anexo 5 del anexo 7 del documento DSC 9/15);
- .5 que la información que se ha suprimido de los anexos de la circular MSC/Circ.675 debería estar disponible en el sitio de la OMI en la Red, de manera que los usuarios puedan obtenerla gratuitamente; y
- .6 aceptar el ofrecimiento de ICHCA International Ltd. de transmitir a la Secretaría sus sugerencias sobre mejoras de estilo del texto de las recomendaciones revisadas.

NOVEDADES EN LA ORGANIZACIÓN MUNDIAL DE ADUANAS

9.14 El Subcomité tomó nota de los resultados del MSC 80 y el FAL 32 relacionados con las novedades en el seno de la Organización Mundial de Aduanas, según se exponen a continuación.

Resultados del MSC 80

9.15 El MSC 80 recordó que la Conferencia SOLAS de 2002 había adoptado la resolución 9 sobre el Incremento de la protección marítima en colaboración con la Organización Mundial de Aduanas (OMA) en la que, entre otras cosas, se pide a la OMA que considere medidas urgentes para incrementar la protección de todos los movimientos internacionales de las unidades de transporte cerradas y en la que se recuerda que los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS han acordado que el Convenio debería enmendarse, siempre y cuando proceda, a fin de poner en práctica las decisiones pertinentes de la OMA, refrendadas por ellos en tanto que se refieran al transporte por mar de las unidades de transporte cerradas.

9.16 El MSC 80 tomó nota de que la Secretaría había seguido con atención las actividades en el seno de la OMA y, en febrero de 2005, el Secretario General había escrito a su homólogo de la OMA para informarle de los últimos acontecimientos en relación con la labor llevada a cabo por la Organización respecto del incremento de la protección marítima y le había solicitado un informe de las actividades y recomendaciones de la OMA relacionadas con la protección de la cadena de suministro y, en particular, respecto del transporte marítimo y el transporte de unidades de transporte cerradas por mar, a efectos de remitir dicha información al Comité.

9.17 El MSC 80 también tomó nota de que el Secretario General de la OMA había respondido al Secretario General el 19 de abril de 2005 notificándole que en junio de 2004, el Consejo de la OMA había encomendado a un grupo estratégico especial de alto nivel de Directores generales de aduanas de todas las regiones de la OMA que, para junio de 2005, reunieran las medidas e instrumentos para incrementar la protección de la cadena de suministro internacional que el grupo de tareas de la OMA había elaborado entre junio de 2002 y abril de 2003, a fin de establecer un conjunto de normas destinadas a facilitar y hacer más seguro el comercio mundial (las Normas marco).

Las Normas marco se estaban elaborando teniendo en cuenta cuatro principios, a saber, los servicios de aduanas deben encargarse de armonizar la información preliminar transmitida por vía electrónica; utilizar un enfoque coherente de gestión de riesgos; utilizar equipo de detección no intrusivo; y ofrecer ventajas a los administradores de aduanas, a las compañías y, en última instancia, a los países. Las Normas marco se basan en dos pilares, a saber: la cooperación entre los servicios de aduanas y la cooperación entre los servicios de aduanas y las compañías.

Resultados del FAL 32

Normas marco de la OMA para la protección y facilitación del comercio mundial

9.18 El Subcomité tomó nota de la información recogida en el documento FAL 32/INF.7 sobre las Normas marco de la OMA para la protección y facilitación del comercio mundial, elaboradas por esa Organización en respuesta a la resolución 9 de la Conferencia de 2002 sobre el Convenio SOLAS. Los Directores generales de las 166 administraciones aduaneras presentes en la reunión anual del Consejo de la OMA, celebrada del 23 al 25 de junio de 2005, aprobaron estas normas por unanimidad. El Subcomité tomó nota, en particular, de que las normas marco responden a los siguientes objetivos estratégicos:

- .1 mantener un equilibrio entre el control y la facilitación;
- .2 abarcar aspectos de protección tanto física como económica;
- .3 abarcar toda la cadena de suministros, desde la producción hasta el despacho de aduanas;
- .4 abarcar todas las modalidades de transporte, teniendo en cuenta las necesidades específicas de los distintos sectores del comercio;
- .5 atender a las necesidades tanto de las economías desarrolladas como en desarrollo, especialmente contribuyendo a un desarrollo eficaz de capacidad;
- .6 reflejar, en la medida conveniente, las prácticas comerciales existentes y futuras; y

- .7 elaborar un marco mundial al que puedan sumarse con el tiempo todos los países.

CONSTITUCIÓN DE UN GRUPO DE REDACCIÓN

9.19 Tras tomar nota de las decisiones mencionadas de otros órganos de la OMI y deliberar sobre las medidas para incrementar la protección marítima, el Subcomité acordó constituir un grupo de redacción sobre medidas para incrementar la protección marítima, presidido por el Sr. Keith Bradley (Reino Unido), asignándole el siguiente mandato:

- .1 examinar el Código de Cargas a Granel de 2004 a fin de armonizarlo con el Código IMDG, completando las disposiciones existentes sobre protección de este último;
- .2 preparar las enmiendas al Código de Cargas a Granel de 2004 a fin de incluir en él disposiciones adecuadas sobre protección, análogas a las del capítulo 1.4 (Disposiciones sobre protección) del Código IMDG;
- .3 continuar con la revisión de las Recomendaciones sobre el transporte sin riesgos de cargas peligrosas y actividades conexas en zonas portuarias (MSC/Circ.675) a la luz de las decisiones pertinentes del BLG 9, el STW 36 y el FAL 32;
- .4 con respecto a la circular MSC/Circ.675:
 - .1 volver a introducir el concepto de dos niveles de orientación, el primero correspondiente a las "recomendaciones" redactadas de manera que se facilite su conversión en normas por parte del usuario, y la segunda, la "orientación" suplementaria, en la que se detallarían las recomendaciones, siguiendo el formato de las actuales;
 - .2 reincorporar parte del párrafo correspondiente a la actual definición de "manipulación", desde "mantenimiento intermedio" hasta "medios de transporte";
 - .3 hacer referencia, en el párrafo 10.2.1 de la propuesta de circular revisada, al Código de Cargas a Granel, al Código de carga y descarga de graneleros y a las orientaciones incorporadas en el Manual de embarque y desembarque de cargas sólidas a granel para representantes de terminales;
 - .4 reinsertar la frase "la presente lista de comprobaciones deberá completarse antes de que comiencen las operaciones de toma de combustible" al final de la lista de comprobaciones para la toma de combustible, antes del trasvase;
 - .5 refundir la información suprimida de los anexos, de modo que pueda incorporarse en el sitio de la OMI en la Red, y estar disponible sin cargo alguno; y
 - .6 incorporar las sugerencias de ICHCA International Ltd. respecto de las cuestiones de redacción;

- .5 examinar las Directrices OMI/OIT/Naciones Unidas/CEPE sobre la arrumazón de las unidades de transporte (MSC/Circ.787) a fin de determinar qué partes de las Directrices deberían enmendarse y, si fuera necesario, elaborar las enmiendas pertinentes; y
- .6 presentar verbalmente al Pleno un informe sobre los avances realizados, el viernes 30 de septiembre de 2005, y someter por escrito un informe al DSC 11.

INFORME VERBAL DEL PRESIDENTE DEL GRUPO DE REDACCIÓN

9.20 Tras recibir un informe verbal del Presidente del Grupo de redacción, el Subcomité:

- .1 tomó nota de la labor en curso del Grupo de redacción con miras a la elaboración de enmiendas al Código de Cargas a Granel de 2004, a fin de incluir en él disposiciones adecuadas sobre protección, análogas a las del capítulo 1.4 (Disposiciones sobre protección) del Código IMDG, para su ultimación en el DSC 11;
- .2 con respecto a la revisión de la circular MSC/Circ.675, relativa a las Recomendaciones sobre el transporte sin riesgos de cargas peligrosas y actividades conexas en zonas portuarias, convino en que durante el lapso interperiodos debería continuar la labor de revisión de dichas recomendaciones, a fin de ultimar esa tarea en el DSC 11, y aceptó el amable ofrecimiento de ICHCA International Ltd. y de IAPH de revisar la redacción de la mencionada circular;
- .3 tomó nota del progreso realizado por el Grupo de redacción encargado de la revisión de las Directrices OMI/OIT/Naciones Unidas/CEPE sobre la arrumazón de las unidades de transporte (MSC/Circ.787) a fin de incluir disposiciones relacionadas con la protección, para su ultimación en el DSC 11; y
- .4 tomó nota de que se presentará al DSC 11 un informe escrito.

10 REVISIÓN DE LAS DIRECTRICES LHNS Y OSV

10.1 El Subcomité tomó nota de los resultados del SLF 47 y el MSC 79 (DSC 10/10), y en particular de que el MSC 79 había aceptado la recomendación del SLF 47 de incluir en el programa de trabajo del Subcomité y en el orden del día del DSC 10 un nuevo punto sobre la "Revisión de las Directrices LHNS y OSV", habida cuenta de que las Directrices para el transporte y manipulación en buques de apoyo mar adentro de cantidades limitadas de sustancias líquidas a granel potencialmente peligrosas o nocivas (resolución A.673(16)) (Directrices LHNS) se refieren a cuestiones pertenecientes al ámbito de competencia del Subcomité y forman parte de la revisión de las Directrices OSV.

10.2 El Subcomité tomó nota asimismo de que el MSC 80, tras observar que las Directrices OSV se están revisando en la actualidad, había examinado la conveniencia de incluir una referencia a la circular MSC/Circ.645 (Directrices para los buques provistos de sistemas de posicionamiento dinámico) en el Código OSV y en las Directrices OSV, y había encargado:

- .1 al Subcomité SLF que, en su calidad de coordinador de la revisión de las Directrices OSV, examine la posibilidad de incluir una referencia a la circular MSC/Circ.645 cuando elabore el texto definitivo de las Directrices; y

- .2 al Subcomité DSC que examine la posibilidad de incluir una referencia a la circular MSC/Circ.645 en el Código OSV.

10.3 Por lo que respecta a los resultados del MEPC que guardan relación con este punto del orden del día, el Subcomité observó que el MEPC 53 había tomado nota de las propuestas de enmiendas a las Directrices LHNS preparadas por el BLG 9 como consecuencia de la revisión del Anexo II del MARPOL y del código CIQ, y en particular el apéndice 2 de las Directrices sobre el modelo de certificado de aptitud (que era preciso armonizar con el código CIQ revisado). El MEPC 53 había acordado encargar al Subcomité SLF, en calidad de coordinador de la labor, que ultimara estas enmiendas, a fin de que el MEPC y el MSC puedan adoptar las medidas oportunas, y había pedido al Subcomité que tomara nota de los resultados del BLG 9 en relación con esta cuestión.

10.4 Al examinar el documento DSC 10/10/2 (Secretaría), el Subcomité tomó nota de que el SLF 48 había aceptado la propuesta de Directrices para el proyecto y la construcción de buques de suministro mar adentro, [2007] y el proyecto de enmiendas a las Directrices LHNS, y tras tomar nota de que el Subcomité DSC tenía previsto examinar los apartados de las Directrices OSV y LHNS que entran dentro de su esfera de competencia, remitió dichos proyectos al Subcomité a fin de que éste pueda ultimarlos y presentarlos al MSC y al MEPC para su adopción. El Subcomité observó asimismo que el SLF 48 también había decidido transmitir el modelo revisado del Certificado de aptitud recogido en el proyecto de enmiendas a las Directrices LHNS al Subcomité BLG, para que éste lo examine y formule las observaciones que estime oportunas y lo remita al Subcomité DSC.

10.5 Tras debatir esta cuestión y observar que las Directrices LHNS (resolución A.673(16)) se aplican al transporte de productos químicos a granel, y que una referencia al Código IMDG en las Directrices indicará claramente que las disposiciones del Código IMDG se aplican a las mercancías peligrosas en bultos y a las cisternas portátiles, el Subcomité acordó enmendar el párrafo 1.1.7 de las Directrices como sigue:

"1.1.7 Véase el Código marítimo internacional de mercancías peligrosas (Código IMDG) en lo referente a las disposiciones aplicables al transporte de mercancías peligrosas y contaminantes del mar en bultos, incluido el transporte de mercancías peligrosas en cisternas portátiles."

10.6 A fin de aclarar la finalidad del párrafo 3.4.2 de las Directrices, el Subcomité tomó nota de la propuesta de los Países Bajos de sustituir el texto de dicho párrafo por el siguiente:

"3.4.2 En lugar de tanques permanentemente fijos en cubierta, para las cargas indicadas en el párrafo 1.2.2 podrán utilizarse cisternas portátiles que se ajusten a las prescripciones del Código marítimo internacional de mercancías peligrosas (Código IMDG) u otras cisternas portátiles aprobadas expresamente por la Administración, a condición de que tales cisternas estén debidamente situadas y sujetas al buque."

10.7 Posteriormente el Subcomité acordó pedir al BLG 10 que examine las propuestas de enmiendas a las Directrices LHNS a las que se hace referencia en los párrafos 10.5 y 10.6 y formule las observaciones que estime oportunas al DSC 11; y pidió a la Secretaría que informara al Subcomité BLG en consecuencia.

Constitución de un grupo de trabajo por correspondencia

10.8 Tras debatir esta cuestión, el Subcomité constituyó el Grupo de trabajo por correspondencia sobre la revisión de las Directrices LHNS y OSV, coordinado por Australia*, asignándole el siguiente mandato:

- .1 examinar el proyecto de Directrices OSV preparado por el SLF 48 (DSC 10/10/2, anexo 1) en el contexto de las cuestiones que pertenecen a la esfera de competencia del Subcomité DSC, y elaborar el proyecto de texto definitivo de las Directrices;
- .2 refundir las enmiendas a las Directrices LHNS, teniendo en cuenta las conclusiones pertinentes del SLF 48 (DSC 10/10/2, anexos 2 y 3), las enmiendas aprobadas por el Subcomité (párrafos 10.5 y 10.6) y las observaciones formuladas por el BLG 10 a este respecto;
- .3 examinar la conveniencia de incluir una referencia a las Directrices para los buques provistos de sistemas de posicionamiento dinámico (circular MSC/Circ.645) en el Código OSV; y
- .4 presentar un informe por escrito al DSC 11.

11 ENMIENDAS DE LAS DIRECTRICES RELATIVAS A LAS TAPAS DE ESCOTILLA PARCIALMENTE ESTANCAS A LA INTEMPERIE EN LOS BUQUES PORTACONTENEDORES

11.1 El Subcomité tomó nota de que el MSC 79 había examinado el documento MSC 79/20/5 (Japón) en el que se proponen enmiendas a las Directrices relativas a las tapas de escotilla parcialmente estancas a la intemperie en los buques portacontenedores (MSC/Circ.1087) (que también contiene el texto del proyecto de enmiendas), a fin de tener en cuenta la prohibición estipulada en el Código IMDG en cuanto a la estiba de mercancías peligrosas de la Clase 5.2 bajo cubierta o en espacios cerrados de carga rodada, así como para proporcionar una aclaración acerca de la estiba en cubierta de las mercancías peligrosas de la Clase 5.2 sobre tapas de escotilla parcialmente estancas a la intemperie en los buques portacontenedores. Posteriormente, el Comité decidió incluir en el programa de trabajo del Subcomité DSC y en el orden del día de su 10º periodo de sesiones, un punto de alta prioridad sobre "Enmiendas a las Directrices relativas a las tapas de escotilla parcialmente estancas a la intemperie en los buques portacontenedores", fijando en 2005 la fecha prevista de ultimación.

* **Coordinadora:**
Sra. Kate Linley
Principal Advisor – Cargo
Maritime Safety & Environmental Strategy
Australian Maritime Safety Authority
GPO Box 2181, Canberra City ACT 2601
Australia
Correo electrónico: kate.linley@amsa.gov.au
Teléfono: +612 6279 5042
Facsímil: +612 6279 5966

11.2 El Subcomité examinó un documento presentado por el Japón (MSC 79/20/5) en el que se proponía la inclusión de la siguiente frase al final del párrafo 3.4.2 del anexo de la circular MSC/Circ.1087:

"No obstante lo antedicho, las unidades de transporte que contengan mercancías peligrosas de la Clase 5.2 podrán estibarse en las líneas verticales a condición de que la bodega de carga satisfaga las prescripciones pertinentes de la regla II-2/19 del Convenio SOLAS aplicables a las mercancías peligrosas de las clases 2.1, 2.2, 2.3, 3, 4.1, 4.2, 4.3, 5.1, 6.1 u 8, incluso cuando las tapas de escotilla estén desprovistas de canales de drenaje eficaces".

11.3 El Subcomité, observando que las prescripciones del capítulo II-2/19 del Convenio SOLAS son aplicables a los buques con tapas de escotilla estancas a la intemperie y que las disposiciones de la circular MSC/Circ.1087 tienen por objeto proporcionar cierto grado de flexibilidad en su aplicación a los buques portacontenedores con tapas de escotilla parcialmente estancas a la intemperie, decidió no enmendar la circular como se propone en el párrafo 11.2 *supra*.

11.4 El Subcomité consideró ultimada la labor sobre este punto y pidió al Comité que lo suprimiera de su programa de trabajo.

12 AMPLIACIÓN DEL CÓDIGO BLU PARA INCLUIR EL GRANO

12.1 El Subcomité tomó nota de que el MSC 79 había examinado la propuesta del Reino Unido, la IFSMA y BIMCO (MSC 79/20/6) para enmendar el Código BLU suprimiendo la expresión "salvo grano" del párrafo 3 de la introducción del Código (de esta manera, el ámbito de aplicación del Código se ampliaría a los buques que transporten grano, y estos buques se beneficiarían del mismo grado de protección contra prácticas inseguras de embarque o desembarque de carga), y había acordado incluir en el programa de trabajo del Subcomité y en el orden del día provisional del DSC 10 un punto de alta prioridad titulado "Ampliación del Código BLU para incluir el grano", fijando en 2006 su fecha de ultimación.

12.2 Tras observar que el Comité había adoptado, mediante la resolución MSC.193(79), el Código de prácticas de seguridad relativas a las cargas sólidas a granel (Código de Cargas a Granel 2004), el Subcomité acordó que, al preparar enmiendas al Código BLU, sería prudente determinar las enmiendas que es necesario introducir en este último Código como consecuencia de la adopción del Código de Cargas a Granel 2004.

12.3 En este contexto, el Subcomité tomó nota en particular de que en el Código de Cargas a Granel 2004 se habían suprimido los números BC que se habían asignado a determinadas cargas sólidas a granel en versiones anteriores del mismo.

12.4 Al examinar este punto, el Subcomité reconoció que, habida cuenta de la ampliación del Código BLU para incluir el grano, sería necesario elaborar las correspondientes enmiendas al Manual de embarque y desembarque de cargas sólidas a granel para representantes de terminales y al capítulo VI del Convenio SOLAS.

Constitución de un grupo de trabajo por correspondencia

12.5 Tras examinar este punto, el Subcomité constituyó el Grupo de trabajo por correspondencia sobre la ampliación del Código BLU para incluir el grano, coordinado por los Estados Unidos*, y le asignó el siguiente mandato:

- .1 preparar proyectos de enmiendas al Código BLU encaminadas a ampliar el ámbito de aplicación de las disposiciones del Código a los buques que transporten grano, y otras enmiendas consiguientes;
- .2 determinar y preparar las enmiendas que como consecuencia es necesario introducir en el Código BLU a la luz del Código de Cargas a Granel 2004;
- .3 determinar y preparar las enmiendas que como consecuencia es necesario introducir en el Manual de embarque y desembarque de cargas sólidas a granel para representantes de terminales, a la luz de la ampliación del Código BLU para incluir el grano;
- .4 examinar si es necesario preparar enmiendas al capítulo VI del Convenio SOLAS derivadas de la ampliación del Código BLU para incluir el grano; y
- .5 presentar un informe por escrito al DSC 11.

12.6 Habida cuenta de que la elaboración de las enmiendas mencionadas en los párrafos 12.4.2, 12.4.3 y 12.4.4 se deriva de la labor del Subcomité sobre la ampliación del Código BLU para incluir el grano, según le había encargado el MSC 79, y de la adopción por el Comité del Código de Cargas a Granel 2004, el Subcomité invitó al Comité a sancionar sus iniciativas en relación con este punto.

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

13.1 El Subcomité tomó nota de que el MSC 80 había examinado el documento MSC 80/21/7 (Reino Unido), en el que se propone la incorporación de orientaciones sobre la provisión de una plataforma de trabajo segura destinada a la sujeción de los contenedores en el Código de prácticas de seguridad para la estiba y sujeción de la carga, a fin de garantizar que los proyectistas, constructores y armadores tengan presente la necesidad de proporcionar medios adecuados para poder efectuar las operaciones de trinca y sujeción en condiciones de seguridad, de modo que ninguna persona se vea expuesta a riesgos innecesarios para la salud y la seguridad al efectuar trabajos de trinca y sujeción acordes con el plan de sujeción de la carga aprobado para el buque. Posteriormente, el Comité decidió incluir en el programa de trabajo del Subcomité y en el orden del día provisional del DSC 10, un punto alta prioridad titulado "Orientaciones sobre la

* **Coordinador**
Sr. James McNamara
President
National Cargo Bureau, Inc.
17 Battery Place, Suite 1232
Nueva York, NY 10004-1110
Correo electrónico: mcnamara@natcargo.org
Teléfono: +1 212 785 8300
Facsímil: +1 212 785 8333

provisión de condiciones de trabajo seguras para la sujeción de contenedores", fijando en 2006 el plazo para su ultimación.

13.2 Habida cuenta de que no se han presentado documentos sobre ese punto en este periodo de sesiones y tras deliberar brevemente sobre la cuestión, en particular sobre las tareas que quedan pendientes, el Subcomité acordó constituir un grupo de trabajo por correspondencia encargado de las orientaciones sobre la provisión de condiciones de trabajo seguras para la sujeción de contenedores, coordinado por el Reino Unido*, y le asignó el siguiente mandato:

- .1 determinar cuáles son los mejores proyectos para garantizar que los buques portacontenedores dispongan de medios de acceso adecuados y seguros para la sujeción de la carga;
- .2 determinar cuáles son los mejores criterios de proyecto de buques portacontenedores nuevos a fin de garantizar la idoneidad y seguridad de los medios de acceso para la sujeción de la carga;
- .3 examinar posibles mejoras a los procedimientos prácticos para la sujeción de la carga;
- .4 identificar mejoras a los manuales de sujeción de la carga de los buques portacontenedores;
- .5 identificar mejoras a los planos de trinca de la carga;
- .6 establecer requisitos adicionales para graneleros y buques de carga general de proyecto tradicional que se utilicen para el transporte de contenedores;
- .7 examinar la conveniencia de elaborar criterios sobre los siguientes aspectos concretos, con miras a su inclusión en el Código de prácticas de seguridad para la estiba y sujeción de la carga:
 - .1 acceso seguro a las plataformas de trinca;
 - .2 provisión de escalas en las brazolas de escotilla;
 - .3 alumbrado de las zonas de trabajo;
 - .4 aberturas sin protección;
 - .5 reducción de tropezones y caídas;

* **Coordinador:**
Sr. Colin Thomas
Inspector Marítimo de Categoría 1 - Náutica
Maritime and Coastguard Agency
105 Commercial Road
Spring Place
Southampton SO15 1EG
Reino Unido
Correo electrónico: colin.thomas@mcga.gov.uk
Teléfono: +44 23 8032 9402
Facsímil: +44 23 8032 9204

- .6 trincas uniformes y compatibles con el proyecto del buque;
 - .7 mantenimiento a bordo de las trincas correctas, de acuerdo con los planos;
 - .8 utilización de las normas actuales de la ISO; y
 - .9 peso máximo de las trincas;
- .8 examinar la necesidad de elaborar e incluir normas en el Código de prácticas de seguridad para la estiba y sujeción de la carga en relación con los siguientes aspectos:
- .1 proyecto de la plataforma de trinca;
 - .2 barreras de seguridad y pasamanos;
 - .3 medios de acceso entre el contenedor y la cubierta;
 - .4 escalas fijas y su proyecto; y
 - .5 protección contra conductos expuestos en cubierta;
- .9 examinar la Recomendación sobre seguridad del personal durante las operaciones de sujeción de los contenedores (MSC/Circ.886), y preparar, si es necesario, un proyecto de enmiendas a la misma;
- .10 presentar un informe escrito en el DSC 11.

14 PROGRAMA DE TRABAJO Y ORDEN DEL DÍA DEL DSC 11

Mandato del Subcomité

14.1 El Subcomité recordó que en su 9º periodo de sesiones había aprobado el proyecto de mandato para presentarlo al MSC 79 a fin de que éste lo examinara y adoptara las medidas oportunas, y tomó nota de que en dicho periodo de sesiones el Comité había encargado a la Secretaría que revisara los mandatos de los subcomités en consulta con sus respectivos Presidentes, teniendo en cuenta los puntos convenidos en la reunión de los mismos (MSC 78/WP.9, párrafo 5), las opiniones del MEPC 52 y las suyas propias, a fin de presentarlos al MSC para su examen final de modo que se aprueben en el MSC 80 y en el MEPC 53.

14.2 El Subcomité tomó nota de que el MSC 80 (DSC 10/2/1 y DSC 10/2/1/Add.1) había aprobado el mandato revisado y había acordado que:

- .1 en cumplimiento de la recomendación previa formulada en la reunión de los Presidentes, según la cual el mandato de los subcomités debería incluir referencias expresas a cuestiones relacionadas con el medio marino (MSC 78/WP.9, párrafo 5.2), la frase "así como la función que desempeñen dichas medidas en la protección del medio marino" debería insertarse en el lugar apropiado de los mandatos de todos los subcomités; y

- .2 los subcomités deberían examinar periódicamente sus mandatos para asegurarse de que reflejan de forma precisa la labor que llevan a cabo.

14.3 El mandato del Subcomité, aprobado por el MSC 80, y en lo que se refiere a cuestiones relacionadas con el medio ambiente, por el MEPC 53 (DSC 10/2/2), figura en el anexo del documento DSC 10/2/1/Add.1.

Control de los nuevos puntos del programa de trabajo

14.4 El Subcomité tomó nota de que, en lo que se refiere al establecimiento de prioridades relacionadas con los puntos del programa de trabajo, el MSC 80 había acordado que no sería necesario revisar el párrafo 2.11 de las Directrices sobre organización y método de trabajo (MSC/Circ.1099) y que, como medida de buena gestión, los Presidentes deberían reevaluar periódicamente la situación de los puntos de baja prioridad que llevaran un determinado periodo de tiempo en sus programas de trabajo. El Comité decidió que las Directrices se revisarían oportunamente para tener en cuenta las novedades que se registren en el establecimiento de un plan de acción de alto nivel y las prioridades bienales de trabajo.

Futuras reuniones del Grupo de supervisores técnicos y de redacción

14.5 El Subcomité tomó nota de que, dado que no sería necesario elaborar ni ultimar enmiendas importantes al Código IMDG en 2006, tampoco sería preciso convocar al Grupo de supervisores técnicos y de redacción en dicho año. No obstante, convendría que, según lo actualmente previsto, el Grupo celebrara dos reuniones en 2007, para elaborar la enmienda 34-08 al Código IMDG a fin de que se examine en el DSC 12, así como para ultimar las enmiendas aprobadas con vistas a su adopción por el MSC 84 en 2008.

14.6 Habida cuenta de lo que antecede, el Subcomité invitó al Comité a que aprobara la celebración de dos reuniones del Grupo de supervisores técnicos y de redacción en 2007, la primera de las cuales se celebraría en abril y la segunda en septiembre/octubre de ese mismo año.

Programa de trabajo y orden del día del DSC 11

14.7 Teniendo en cuenta el progreso realizado en el actual periodo de sesiones y las disposiciones sobre el procedimiento de organización del orden del día que figuran en los párrafos 3.11 a 3.23 de las Directrices sobre organización y método de trabajo (MSC/Circ.1099), el Subcomité examinó su programa de trabajo (DSC 10/WP.3) basándose en el aprobado por el MSC 80 y teniendo presentes las decisiones pertinentes del MEPC 53, y preparó el programa de trabajo revisado del Subcomité y el orden del día provisional del DSC 11. Durante dicho examen, el Subcomité acordó invitar al MSC y al MEPC a que, en lo que se refiere a los puntos relacionados con el medio ambiente:

- .1 suprimieran los siguientes puntos del programa de trabajo, al haberse ultimado la labor relativa a los mismos:
 - .1.1 punto A.2 - Examen del Anexo III del MARPOL 73/78; y
 - .1.2 punto A.9 - Enmiendas de las Directrices relativas a las tapas de escotilla parcialmente estancas a la intemperie en los buques portacontenedores;

- .2 ampliar el plazo previsto para la ultimación de los siguientes puntos del programa de trabajo:
 - .2.1 punto A.1 - Enmienda (34-08) al Código IMDG y a sus suplementos, hasta 2007;
 - .2.2 punto A.5 - Orientaciones sobre defectos estructurales graves en los contenedores: procedimiento de notificación de defectos estructurales graves, hasta 2006; y
 - .2.3 punto A.7 - Enmiendas al Código ESC, hasta 2006;
- .3 sustituir el número de periodos de sesiones necesarios para ultimar el siguiente punto del programa de trabajo por un plazo previsto, dado que el punto ha sido incluido en el orden del día provisional del DSC 11:
 - .3.1 punto A.6 - Examen del Código de Buques Especiales 2007;
- .4 añadir el siguiente nuevo punto al programa de trabajo, dado que el Subcomité ha elaborado la justificación correspondiente:
 - .4.1 punto A.10 - Examen de las recomendaciones sobre la utilización sin riesgos de plaguicidas en los buques,

fijando en 2007 el plazo previsto para su ultimación; y
- .5 volver a numerar en consecuencia los puntos del programa de trabajo.

El Subcomité invitó al Comité a que aprobara la propuesta de programa de trabajo revisado y el orden del día provisional del DSC 11, que figuran en el anexo 7.

Preparativos para el próximo periodo de sesiones

14.8 El Subcomité acordó que en su próximo periodo de sesiones establecería grupos de trabajo y de redacción sobre los siguientes temas:

- .1 enmiendas al Código de Cargas a Granel y su aplicación obligatoria;
- .2 medidas para incrementar la protección marítima; y
- .3 orientaciones sobre la provisión de condiciones de trabajo seguras para la sujeción de contenedores.

Fecha del próximo periodo de sesiones

14.9 El Subcomité tomó nota de que estaba previsto que su 11º periodo de sesiones tuviera lugar provisionalmente del 25 al 29 de septiembre de 2006.

15 ELECCIÓN DE PRESIDENTE Y VICEPRESIDENTE PARA 2006

15.1 De conformidad con el Reglamento interior del Comité de Seguridad Marítima, el Subcomité reeligió por unanimidad Presidenta y Vicepresidente para 2006 a la Sra. Olga P. Lefevre (Francia) y al Sr. Juan P. Heusser (Chile), respectivamente.

16 OTROS ASUNTOS

Transporte de mercancías peligrosas en naves de gran velocidad

16.1 El Subcomité tomó nota de que el FP 49, teniendo en cuenta las observaciones formuladas en el Pleno en relación con las enmiendas al Código NGV 2000, había adoptado las siguientes decisiones:

- .1 incluir las propuestas de enmienda pertinentes a la sección 7.17 (Prescripciones aplicables a las naves y a los espacios de carga destinados al transporte de mercancías peligrosas) del Código NGV 2000;
- .2 la letra "x" que figura en la columna correspondiente a espacios abiertos de la tabla 7.17-1, al nivel de la línea 7.17.3.2, parecía incorrecta y debería volver a ser examinada por el DSC 10 junto con las prescripciones correspondientes del Convenio SOLAS y que, dado que las disposiciones relativas al transporte de sustancias peligrosas en bultos están contempladas en el Anexo III del MARPOL, no hacía falta hacer referencia a ellas en el Código NGV 2000; y
- .3 la sección 7.17 y las propuestas de enmiendas a las mismas debían remitirse al DSC 10 para su examen, a reserva de una decisión semejante del MSC 80, con miras a remitir los resultados de dicho examen directamente al DE 49, que se espera que ultime la serie completa de enmiendas al Código NGV 2000, al Código NGV 1994 y al Código DSC.

16.2 El Subcomité tomó nota asimismo de que el MSC 80 había refrendado la recomendación del FP 49 de que las cuestiones relativas al transporte de mercancías peligrosas en naves de gran velocidad se remitieran al DSC 10 para su examen, teniendo en cuenta que éste informaría sobre el resultado de sus deliberaciones directamente al DE 49.

Establecimiento de un grupo de trabajo

16.3 Tras un breve debate, el Subcomité estableció el Grupo de trabajo sobre el transporte de mercancías peligrosas en naves de gran velocidad, bajo la presidencia del Sr. Bengt Lyderson (Suecia), asignándole el mandato que se indica a continuación.

- .1 examinar la necesidad de utilizar la letra "x" en la columna correspondiente a espacios abiertos de carga rodada de la tabla 7.17-1, al nivel de la línea 7.17.3.2 de la sección 7.17 del Código NGV 1994 y del Código NGV 2000, junto con las prescripciones correspondientes del Convenio SOLAS, teniendo en cuenta las observaciones del FP 49 (FP 49/17, párrafo 5.14) y, si fuera necesario, preparar enmiendas al capítulo II-2 del Convenio SOLAS; y
- .2 examinar la sección 7.17 del Código NGV 1994 y el Código NGV 2000 y las propuestas de enmiendas a la misma (FP 49/17, anexo 5, párrafos 79 a 96).

Informe del Grupo de trabajo

16.4 Tras recibir el informe del Grupo de trabajo, el Subcomité (DSC 10/WP.2) lo aprobó en general y adoptó las decisiones que se indican en los párrafos 16.5 a 16.11.

Fuentes de ignición

16.5 El Subcomité examinó la necesidad de utilizar la letra "x" en la columna correspondiente a "espacios abiertos de carga rodada" de la tabla 7.17.1, al nivel de la línea 7.17.3.2, junto con las prescripciones correspondientes del Convenio SOLAS, teniendo en cuenta las observaciones del FP 49, y convino en que la letra "x" debería conservarse tal como figura en el Código NGV 2000, a fin de garantizar que las prescripciones del capítulo II-2 del Convenio SOLAS y el Código NGV revisado garanticen el mismo nivel de seguridad. No obstante lo que antecede, el Subcomité acordó enmendar el párrafo 7.17.3.2 en aras de una mayor claridad (véase el párrafo 16.7 *infra* y el anexo 1 del documento DSC 10/WP.2).

Examen de la sección 7.17

16.6 El Subcomité sólo examinó la actual sección 7.17 del Código NGV 2000 en lo referente a los asuntos de su competencia, teniendo en cuenta que no existe una sección similar sobre el transporte de mercancías peligrosas en la versión de 1994 de dicho Código, y observó que el Código IMDG no era obligatorio la última vez que se revisó el Código NVG 2000. Tomando nota de que el capítulo VII del Convenio SOLAS se aplica a las naves de gran velocidad, el Subcomité acordó incluir un párrafo en la sección 7.17, a efectos de aclaración, en el que se manifiesta que el Código IMDG es aplicable.

16.7 Tras examinar las cuestiones que anteceden, el Subcomité refrendó el proyecto de enmiendas a la sección 7.17 del Código NGV 2000, según figura en el anexo 1 del documento DSC 10/WP.2, y encargó a la Secretaría que lo remitiera al DE 49 a efectos de coordinación.

Examen del proyecto de enmiendas elaborado por el FP 49

16.8 Al examinar el anteproyecto de enmienda al párrafo 7.17.3.6.1 elaborado por el FP 49, el Subcomité tomó nota de que esa nueva disposición requeriría que la indumentaria protectora resistente a los productos químicos que se lleva a bordo se seleccione "teniendo en cuenta el peligro que presentan los productos químicos con arreglo a su clase y al estado en que se encuentren (líquido o gaseoso)". A este respecto, el Subcomité también tomó nota de que no existe una prescripción correspondiente en el capítulo II-2 del Convenio SOLAS y de que, si se aprueba, el Código NGV proporcionará un nivel de seguridad más alto que el de los buques regidos por el Convenio SOLAS, incluso cuando dichos buques estén sometidos a riesgos similares.

16.9 Independientemente de lo antes señalado, el Subcomité refrendó la propuesta de enmienda al párrafo 7.17.3.6.1 elaborada por el FP 49, en su forma modificada, desde el punto de vista de la seguridad operacional, y acordó que el Subcomité FP debería elaborar la enmienda correspondiente a la regla II-2/19.3.6.1 del Convenio SOLAS si el proyecto de enmienda al párrafo 7.17.3.6.1 se incluye en el Código NGV revisado. Además, el Subcomité manifestó que si el Comité aprueba las enmiendas al Convenio SOLAS y al Código NGV anteriormente mencionadas, su programa de trabajo debería incluir un punto acerca de la elaboración de las orientaciones conexas sobre la indumentaria protectora (véase el párrafo 11 del anexo 2 del documento DSC 10/WP.2).

16.10 Tras examinar las cuestiones anteriores, el Subcomité refrendó las modificaciones que se proponía introducir en el proyecto de enmiendas al Código NGV 2000 elaboradas por el FP 49, que figuran en el anexo 2 del documento DSC 10/WP.2, y encargó a la Secretaría que las remitiera al DE 49 a efectos de coordinación.

Otros asuntos

16.11 Una vez completado el examen del Código NGV 2000, el Subcomité sancionó la opinión del Grupo de que el contenido de dicho Código revisado debería armonizarse con las disposiciones pertinentes del Convenio SOLAS a fin de garantizar que se utilice un texto similar, cuando corresponda, y que no existan dos niveles diferentes de seguridad para riesgos similares. Se encargó a la Secretaría que transmitiera esa opinión al DE 49.

Cursos sobre la implantación del Código IMDG

16.12 El Subcomité tomó nota de que (DSC 10/16/2), en el marco del programa de la Organización para incrementar la protección marítima, se habían impartido 10 cursos regionales y siete nacionales sobre la implantación del Código IMDG desde abril de 2002 y que se había previsto celebrar un curso regional en el Caribe, en noviembre de 2005. En total, aproximadamente 632 participantes procedentes de 122 países se habrían beneficiado de estos programas.

16.13 El Subcomité en su conjunto, y las delegaciones de Bahamas y del Uruguay en especial, encomiaron los esfuerzos de la Organización para implantar el Código IMDG en las regiones de América Latina y el Caribe.

Mercancías peligrosas en bultos

16.14 El Subcomité tomó nota de que el MSC 80, al examinar el documento MSC 80/23/3 (Japón), había señalado los posibles errores existentes en la tabla 19.3 del capítulo II-2 del Convenio SOLAS, respecto de la aplicación de las prescripciones a las distintas clases de mercancías peligrosas, así como la invitación para corregir dicha tabla y los instrumentos pertinentes de la OMI.

16.15 En este contexto, el Subcomité también tomó nota de que, en principio, el MSC 80 había estado de acuerdo con la propuesta y había invitado al Japón a que examinara la posibilidad de presentar una propuesta adecuada al MSC 81 para introducir un nuevo punto en los programas de trabajo de los Subcomités DSC y FP, de conformidad con las Directrices sobre organización y método de trabajo.

Descarga en el mar de bultos agotados del fumigante fosfuro de magnesio

16.16 El Subcomité tomó nota de que en el MEPC 53, la delegación de Nueva Zelanda había proporcionado, en el documento MEPC 53/16/1, un breve resumen sobre un accidente ocurrido frente a la costa de Nueva Zelanda en abril de 2005, relativo a la descarga en el mar de un gran número de bultos agotados del fumigante fosfuro de magnesio. Se señaló al Comité que, si bien parecía no existir una prohibición respecto de la descarga de dicho material con arreglo a los convenios actuales sobre prevención de la contaminación del mar, la descarga de bultos activos que producen gas fosfina constituía un riesgo importante para el público que pudiera entrar en contacto con ellos en el mar. A raíz de este suceso, Nueva Zelanda propuso publicar una

circular MEPC sobre la eliminación de material fumigante e informó al Comité acerca de su propósito de presentar al MEPC 54 una propuesta de enmienda al Anexo V del MARPOL para prohibir la descarga en el mar de basuras que puedan presentar un riesgo elevado para la salud pública.

16.17 Al examinar el proyecto de circular MEPC sobre Eliminación de material fumigante, propuesto por Nueva Zelanda, y tras tomar nota de que la cuestión planteada en el documento MEPC 53/16/1 guardaba relación con los procedimientos de fumigación de la carga, que forman parte del Suplemento del Código IMDG, el MEPC 53 aprobó el proyecto de circular, a reserva de una decisión semejante del MSC, que se publicará como circular conjunta MSC/MEPC. Habida cuenta de esta decisión, el MEPC 53 también acordó pedir al Subcomité que examine el proyecto de circular en su 10º periodo de sesiones, en el marco de su competencia en relación con el Código IMDG, antes de que el MSC estudie la cuestión.

16.18 Si bien estuvo de acuerdo con el proyecto de circular MSC/MEPC sobre la eliminación de material fumigante, el Subcomité propuso suprimir la referencia a la edición 2000 del Suplemento e invitó al MSC 81 a que examine la propuesta del Subcomité y adopte las medidas oportunas.

Convenio mundial sobre el transporte de mercancías peligrosas

16.19 Al considerar el documento DSC 10/15 (Secretaría), el Subcomité tomó nota de que el Subcomité de Expertos de las Naciones Unidas en Transporte de Mercaderías Peligrosas (29 de noviembre a 7 de diciembre de 2004) había examinado cuestiones relativas a la propuesta de Italia (ST/SG/AC.10/C.3/2004/32) respecto de un Convenio mundial sobre el transporte de mercancías peligrosas y las observaciones proporcionadas por escrito por la Asociación Internacional de la Industria del Jabón y los Detergentes (AISE) y otros (UN/SCETDG/25/INF.26) y la OACI (UN/SCETDG/26/INF.36), y decidió que la cuestión de una mayor armonización con la Reglamentación modelo de las Naciones Unidas debería examinarse más a fondo durante el próximo bienio, teniendo presente como posible solución la elaboración de un Convenio mundial. Pidió a la Secretaría de la CEPE-Naciones Unidas que elabore documentos para la posible redacción de un convenio de estas características y que consulte a los órganos pertinentes del sistema de las Naciones Unidas a este respecto, en especial a la OMI, la OACI, el OIEA y las comisiones regionales. Al mismo tiempo, el Subcomité de las Naciones Unidas debería estudiar otras opciones distintas de un Convenio a fin de velar por la armonización simultánea, en el marco internacional de la legislación aplicable al transporte internacional de mercancías peligrosas en todos los países y por todos los modos de transporte.

16.20 El Subcomité también tomó nota de los resultados de la labor del Subcomité de las Naciones Unidas (4 a 8 de julio de 2005) respecto del Convenio mundial sobre el transporte de mercancías peligrosas y, señaló en especial que, como conclusión, se había invitado a los expertos de dicho Subcomité y a las organizaciones internacionales a examinar todas estas cuestiones de manera oficial u oficiosa en el marco nacional o en el seno de los grupos en cuestión, a fin de considerar más a fondo las posibilidades de incrementar la armonización mundial del transporte internacional de mercancías peligrosas.

16.21 Tras la correspondiente deliberación, el Subcomité estuvo de acuerdo en que el proceso de armonización tenía carácter permanente y reconoció que era necesario hacer que los instrumentos que rigen el transporte de mercancías peligrosas fueran más claros y comprensibles, lo cual alentaría e impulsaría, entre otras cosas, el cumplimiento coherente de las reglas.

16.22 En este contexto, algunas delegaciones opinaron que la elaboración de un convenio mundial quizás no fuera, en esta etapa, el medio más adecuado para hacer avanzar la cuestión, puesto que otros convenios internacionales (SOLAS, MARPOL y Chicago) satisfacían adecuadamente las necesidades del transporte marítimo y aéreo; sin embargo, un mayor hincapié en los aspectos de formación y ejecución mejoraría el grado de cumplimiento del Código IMDG.

16.23 Otras delegaciones opinaron que la elaboración del convenio mundial constituía un paso adelante, si bien éste no debería ser el único medio conducente a una mayor armonización de los instrumentos modales que rigen el transporte de mercancías peligrosas. El Subcomité invitó a los Gobiernos Miembros y a las organizaciones internacionales a que examinaran la cuestión y formularan observaciones para que las examine el DSC 11, de modo que la Organización pueda presentar una posición más firme ante el Comité de Expertos de las Naciones Unidas en transporte de mercaderías peligrosas y en el Sistema globalmente armonizado de clasificación y etiquetado de productos químicos.

Cuestiones urgentes derivadas del DSC 11

16.24 Tras tomar nota de la proximidad entre las fechas de celebración del DSC 11 (septiembre de 2006) y el MSC 82 (diciembre de 2006), el Subcomité invitó al MSC 81 a que dé su acuerdo para que, además de su programa de trabajo y del orden del día del DSC 12, los resultados de la labor del DSC 11 sobre los siguientes temas se consideren cuestiones de carácter urgente que debe examinar el MSC 82:

- .1 medidas para incrementar la protección marítima; y
- .2 revisión de las Directrices LHNS y OSV.

Condolencias

16.25 El Subcomité, tras enterarse del fallecimiento del Sr. Otto Dijxhoorn, que había trabajado en el seno de la Organización durante varios años, manifestó su profundo pesar y pidió a la delegación de los Países Bajos que transmitiera sus condolencias a la familia y amigos del Sr. Otto Dijxhoorn.

Agradecimiento

16.26 El Subcomité manifestó su agradecimiento a los delegados y miembros de la Secretaría de la OMI que se indican a continuación, quienes recientemente habían cesado en sus tareas o se habían jubilado, por la inapreciable contribución prestada a su labor, y les deseo una larga y feliz jubilación o, en su caso, el mayor de los éxitos en sus nuevas funciones:

- Sr. E. P. Pfersich (Estados Unidos);
- Sr. Jørgen Rasmussen (Dinamarca);
- Sr. A.A. Joosse (Países Bajos)
- Sr. D. Bertaud (Secretaría); y
- Sr. A. Martínez (Secretaría).

17 MEDIDAS CUYA ADOPCIÓN SE PIDE A LOS COMITÉS

17.1 Se invita al Comité de Seguridad Marítima a que tenga a bien:

- .1 contemplar la posibilidad de encargar al Subcomité FP que elabore las correspondientes enmiendas a la regla II-2/19 (II-2/54) del Convenio SOLAS como resultado de la modificación del punto de inflamación en el Código IMDG (párrafo 3.10);
- .2 aprobar la circular MSC sobre la información de contacto de las autoridades nacionales competentes designadas (párrafo 3.12, anexo 1);
- .3 tomar nota de los resultados del examen de la cuestión relativa a la aplicación obligatoria del capítulo 1.3 (Capacitación) del Código IMDG (párrafos 3.16 a 3.18);
- .4 tomar nota de que el Subcomité aprobó el texto del proyecto de enmiendas al Anexo III del MARPOL 73/78 para someterlo a la aprobación del MEPC 54 y a su posterior adopción en el MEPC 55, así como del calendario pertinente para la entrada en vigor del Anexo III enmendado del MARPOL 73/78 (párrafo 3.85.1, anexos 2 y 3);
- .5 tomar nota de que el Subcomité aprobó la enmienda (33-06) al Código IMDG y examinar dicha enmienda con miras a su adopción (párrafo 3.87 y documento MSC 81/3/3);
- .6 examinar la justificación de una propuesta para incluir en el programa de trabajo del Subcomité un nuevo punto titulado "Examen de las recomendaciones sobre la utilización sin riesgos de plaguicidas en los buques" y adoptar una decisión en consecuencia (párrafo 4.23, anexo 5);
- .7 refrendar la decisión de distribuir la circular DSC/Circ.36 sobre los accidentes relacionados con el transporte de finos de hierro obtenido por reducción directa (párrafo 4.27);
- .8 aprobar las enmiendas a la circular MSC/Circ.859 y pedir a la Secretaría que publique una nueva circular MSC sobre los programas de inspección de las unidades de transporte que lleven mercancías peligrosas, que sustituya a la circular MSC/Circ.859 (párrafo 8.5 y anexo 6);
- .9 examinar la opinión del Subcomité de que la elaboración de las enmiendas al Código BLU, al Manual de embarque y desembarque de cargas sólidas a granel para representantes de terminales y al capítulo VI del Convenio SOLAS se deriva de la labor del Subcomité sobre la ampliación del Código BLU para incluir el grano, según le había encargado el MSC 79, y de la adopción del Código de Cargas a Granel 2004, y sancionar las iniciativas del Subcomité en relación con este punto (párrafo 12.6);
- .10 aprobar la celebración de dos reuniones del Grupo de supervisores técnicos y de redacción en 2007 (párrafo 14.6);

- .11 aprobar la propuesta de programa de trabajo revisado del Subcomité y el orden del día provisional del DSC 11 (párrafo 14.7 y anexo 7);
 - .12 examinar la opinión del Subcomité de que, si la enmienda al párrafo 7.17.3.6.1 del Código NGV 2000 elaborada por el FP 49 y modificada por el DSC 10 se incluye en el Código revisado, el Subcomité FP también debería elaborar la enmienda correspondiente a la regla II-2/19.3.6.1 del Convenio SOLAS y que, si el Comité aprueba las enmiendas anteriormente mencionadas al Convenio SOLAS y al Código NGV, en el programa de trabajo del Subcomité DSC se debería incluir un punto que trate de la elaboración de las orientaciones conexas sobre la indumentaria protectora, y adoptar las medidas que estime adecuadas (párrafo 16.9);
 - .13 tomar nota de que el Subcomité aprobó el proyecto de circular MSC/MEPC sobre la eliminación de material fumigante y examinar la propuesta del Subcomité de suprimir, del mencionado proyecto, la referencia a la edición 2000 del suplemento del Código IMDG, y adoptar las medidas que estime adecuadas (párrafo 16.18); y
 - .14 aprobar el informe, en términos generales.
- 17.2 Se invita al Comité de Protección del Medio Marino a que tenga a bien:
- .1 aprobar el texto del proyecto de enmiendas al Anexo III del MARPOL, con miras a su adopción en el MEPC 55 (párrafo 3.85.1 y anexo 2);
 - .2 estar de acuerdo con el calendario para la entrada en vigor del Anexo III enmendado del MARPOL (párrafo 3.85.21 y anexo 3);
 - .3 aprobar las enmiendas a la lista de sustancias mencionadas en el párrafo 2 a) del artículo 1 del Protocolo relativo a la intervención en alta mar en casos de contaminación del mar por sustancias distintas de los hidrocarburos, 1973, y hacer suya la opinión del Subcomité de que la entrada en vigor de esta enmienda se produzca antes, o a más tardar al mismo tiempo, que la fecha de entrada en vigor de la enmienda pertinente al Código IMDG (párrafo 3.85.3 y anexo 4); y
 - .4 tomar nota de que el Subcomité aprobó el proyecto de circular MSC/MEPC sobre la eliminación de material fumigante y examinar la propuesta del Subcomité de suprimir, del mencionado proyecto, la referencia a la edición 2000 del suplemento del Código IMDG, y adoptar las medidas que estime oportunas (párrafo 16.18).

ANEXO 1

PROYECTO DE CIRCULAR MSC

TRANSPORTE DE MERCANCÍAS PELIGROSAS

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

Información de contacto de las autoridades nacionales competentes designadas

1 El transporte marítimo de mercancías peligrosas se rige por las reglas del capítulo VII del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar (SOLAS), 1974, en su forma enmendada. La parte A del capítulo VII regula el transporte de mercancías peligrosas en bultos y la regla VII/3 estipula que el transporte de mercancías peligrosas en bultos se ajustará a las disposiciones pertinentes del Código IMDG.

2 En la sección 7.9.3 del Código IMDG figura una lista de las oficinas centrales de las autoridades nacionales competentes designadas. En el anexo¹ de la presente circular se recoge una lista más completa de informaciones de contacto de las autoridades y entidades competentes, incluidas:

- .1 las autoridades nacionales competentes designadas;
- .2 las autoridades y entidades competentes designadas para efectuar la prueba y certificación de embalajes/envases, recipientes intermedios para graneles (RIG) y embalajes/envases de gran tamaño; y
- .3 las autoridades y entidades competentes designadas como organismos o autoridades de inspección competentes para someter a prueba, aprobar, aceptar o realizar otras funciones relacionadas con las cisternas portátiles, los vehículos cisterna para el transporte por carretera, los contenedores de gas de elementos múltiples (CGEM) y los contenedores para graneles (BK2).

¹ En lo que respecta a las autoridades nacionales competentes encargadas de la aprobación y autorización del transporte de materiales radiactivos, véase también la lista de autoridades nacionales competentes del Organismo Internacional de Energía Atómica (OIEA). La información específica sobre la aprobación de bultos facilitada por cada Estado Miembro para el transporte de materiales radiactivos se puede obtener de la autoridad competente que emite la información. El OIEA mantiene una base de datos (PACKTRAM) sobre los certificados válidos de aprobación de bultos procedentes de los Estados Miembros, con el fin de poder responder a las consultas técnicas y administrativas referidas a dichas aprobaciones. Se publica un informe anual en forma de documento técnico, titulado "*Directory of National Competent Authorities' Approval Certificates for Package Design and Shipment of Radioactive Material*". Puede solicitarse información a:

División de Seguridad Radiológica, Transporte y Desechos
Organismo Internacional de Energía Atómica (OIEA)
Wagramerstrasse, 5
1400 Viena
Austria

3 A fin de mantener el anexo lo más actualizado posible, se invita a las Administraciones que aún no hayan enviado la información solicitada, o que hayan facilitado información que necesita ser actualizada, a que examinen el anexo y comuniquen a la Secretaría² los datos oportunos.

4 La presente circular revoca la circular MSC.2/Circ.36.

² Organización Marítima Internacional (OMI)
4 Albert Embankment
Londres SE1 7SR
Reino Unido

Teléfono: + 44 020 7735 7611
Facsímil: + 44 020 7587 3210
Correo electrónico: info@imo.org

ANEXO

PAÍS	Información de contacto de las autoridades nacionales competentes
ALEMANIA	<p>Federal Ministry of Transport, Building and Housing Dangerous Goods Branch Robert-Schuman-Platz 1 D-53175 Bonn ALEMANIA</p> <p>Teléfono: +49 228 3000 o extensión 300 +49 228 300 2643</p> <p>Facsímil: +49 228 300 3428</p> <p>Correo electrónico: Ref-A33@bmvbw.bund.de</p> <p><i>Institución designada para la prueba y certificación de embalajes/envases:</i> <i>Instituto federal para la investigación y la prueba de materiales</i> (Bundesanstalt für Materialforschung und -prüfung (BAM)) Unter den Eichen 87 D-12205 Berlín ALEMANIA</p> <p>Teléfono: +49 30 8104 0 o extensión +49 30 8104 1310 +49 30 8104 3407</p> <p>Facsímil: +49 30 8104 1227</p> <p>Correo electrónico: ingo.doering@bam.de</p> <p>Los embalajes/envases, los RIG y los contenedores cisterna para el transporte multimodal que satisfagan lo dispuesto en el Código IMDG se marcarán tal como se especifica en la sección 6 del Anexo I del Código (véase la Enmienda 29). La marca de conformidad con el párrafo 6.2 (f) será "D/BAM"</p>
ARABIA SAUDITA	<p>Port Authority Saudi Arabia Civil Defence Riyadh ARABIA SAUDITA</p> <p>Teléfono: + 966 1 464 9477</p>
ARGELIA	<p>Ministère des Transports/Direction de la Marine Marchande 119 Rue Didouche Mourad Argel ARGELIA</p> <p>Teléfono: + 213 260 61 46</p> <p>Télex: 66063 DGAF DZ</p>

PAÍS

Información de contacto de las autoridades nacionales competentes

ARGENTINA

Prefectura Naval Argentina
(Argentine Coast Guard)
Dirección de Protección ambiental
Departamento de Protección ambiental y mercancías peligrosas
Avda. Eduardo Madero 235
4º piso, Oficina 4.36 y 4.37
Buenos Aires (C1106ACC)
REPÚBLICA ARGENTINA
Teléfono: +54 11 4318 7669
Facsímil: +54 11 4318 7474
Correo electrónico: dpma-mp@prefecturanaval.gov.ar

Institución designada para la prueba y certificación de embalajes/envases

Instituto Nacional de Tecnología Industrial (INTI)
Avda. General Paz entre Albarelos y
Avda. de los Constituyentes
Miguelete - Prov. de Buenos Aires
REPÚBLICA ARGENTINA
Teléfono: + 54 1 755 6161
+ 54 1 755 6212
+ 54 1 755 6314

Los embalajes/envases que satisfagan lo dispuesto en el Código IMDG se marcarán tal como se especifica en la sección 6 del Anexo I del Código. La marca de conformidad con el párrafo 6.2 f) será "RA".

PAÍS	Información de contacto de las autoridades nacionales competentes
AUSTRALIA	<p data-bbox="608 387 1054 421"><i>Oficina Central de Administración</i></p> <p data-bbox="608 423 1091 568">Chief Executive Australian Maritime Safety Authority P.O. Box 1108 Belconnen ACT 2616 AUSTRALIA</p> <p data-bbox="608 607 1238 640">Teléfono: + 61 6 279 5039</p> <p data-bbox="608 645 1238 678">Facsímil: + 61 6 279 5813</p> <p data-bbox="608 719 1023 752"><i>Oficinas estatales y territoriales</i></p> <p data-bbox="608 792 1283 1081">Survey Manager Australian Maritime Safety Authority 8th Floor P.O. Box 10001 363 Adelaide Street Adelaide Street Brisbane QLD 4000 Brisbane QLD 4001 AUSTRALIA Australia</p> <p data-bbox="608 1014 1238 1048">Teléfono: + 61 7 835 3600</p> <p data-bbox="608 1052 1238 1086">Facsímil: + 61 7 832 1202</p> <p data-bbox="608 1126 1257 1415">Marine Surveyor Australian Maritime Safety Authority 139-143 Hartley Street P.O. Box 899 Bungalow Cairns QLD 4870 Cairns QLD 4870 Australia AUSTRALIA</p> <p data-bbox="608 1348 1238 1382">Teléfono: + 61 70 354 699</p> <p data-bbox="608 1386 1238 1420">Facsímil: + 61 70 354 137</p> <p data-bbox="608 1460 1350 1850"><i>Canberra</i> Manager, Ship Inspection Maritime Operations Australian Maritime Safety Authority GPO Box 2181 Canberra ACT 2601 AUSTRALIA</p> <p data-bbox="608 1711 1251 1744">Teléfono: +61 2 6279 5048</p> <p data-bbox="608 1749 1251 1783">Facsímil: +61 2 6279 5058</p> <p data-bbox="608 1787 1267 1821">Correo electrónico: psc@amsa.gov.au</p> <p data-bbox="608 1825 1350 1859">Sitio Web: http://www.amsa.gov.au</p>

PAÍS	Información de contacto de las autoridades nacionales competentes
AUSTRALIA (Cont.)	<p>Marine Surveyor Australian Maritime Safety Authority Suite 4 Kempton Arcade 148 Auckland Street Gladstone QLD 4680 AUSTRALIA Teléfono: + 61 79 723 766 Facsímil: + 61 79 723 841</p> <p>Marine Surveyor Australian Maritime Safety Authority Canegrower's Building 120 Wood Street Mackay QLD 4740 AUSTRALIA Teléfono: +61 79 576 644 Facsímil: +61 79 578 450</p> <p>Survey Manager Australian Maritime Safety Authority Level 3 66 Wentworth Street Surry Hills NSW 2012 AUSTRALIA Teléfono: + 61 2 282 0777 Facsímil: + 61 2 282 0750</p> <p>Senior Marine Surveyor Australian Maritime Safety Authority Level 2 8 Denison Street Hamilton NSW 2303 AUSTRALIA Teléfono: + 61 49 61 2997 Facsímil: + 61 49 61 2694</p> <p>Senior Marine Surveyor Australian Maritime Safety Authority ANZ/CML Building Suite 1A, Level 5 223 Crown Street Wollongong NSW 2500 AUSTRALIA Teléfono: + 61 42 26 5457 Facsímil: + 61 42 26 5455</p>

PAÍS	Información de contacto de las autoridades nacionales competentes
AUSTRALIA (Cont.)	<p>Survey Manager Australian Maritime Safety Authority 2nd Floor, Building 3 6 Riverside Quay South Melbourne VIC 3205 AUSTRALIA Teléfono: + 61 3 685 5777 Facsímil: + 61 3 685 5700</p> <p>Marine Surveyor Australian Maritime Safety Authority Suite 23 Currabeg House 248 Latrobe Terrace Geelong VIC 3220 AUSTRALIA Teléfono: + 61 52 22 2052/22 2157 Facsímil: + 61 52 22 2052</p> <p>Senior Marine Surveyor Australian Maritime Safety Authority 1st Floor 35 Oldaker Street Devonport TAS 7310 AUSTRALIA Teléfono: + 61 04 24 1597 Facsímil: + 61 04 24 8009</p> <p>Senior Marine Surveyor Australian Maritime Safety Authority 215 Victoria Road Largs Bay SA 5016 AUSTRALIA Teléfono: + 61 8 49 4077 Facsímil: + 61 8 49 3444</p> <p>Marine Surveyor Australian Maritime Safety Authority Lot 1658 Coonawarra Road Winnelie NT 0820 AUSTRALIA Teléfono: + 61 89 84 4344 Facsímil: + 61 89 84 3784</p>

PAÍS	Información de contacto de las autoridades nacionales competentes
AUSTRALIA (Cont.)	Survey Manager Australian Maritime Safety Authority 3rd Floor 22 Queen Street Freemantle WA 6160 AUSTRALIA Teléfono: + 61 9 430 2100 Facsímil: + 61 9 430 4757
	Marine Surveyor Australian Maritime Safety Authority Suite 4 Ansett Building Wedge Street Port Hedland WA 6721 AUSTRALIA Teléfono: + 61 91 73 2598 Facsímil: + 61 91 73 2887
	Senior Marine Surveyor Australian Maritime Safety Authority P.O. Box 860 Karratha WA 6714 AUSTRALIA Teléfono: + 61 91 85 2640 Facsímil: + 61 91 44 2023
BAHAMAS	Bahamas Maritime Authority Second Floor Latham House 16 Minories Londres EC3N 1EH REINO UNIDO Teléfono: +44 (0)20 7264 2550 Facsímil: +44 (0)20 7264 2579 Correo electrónico: tech@bahamasmaritime.com

PAÍS	Información de contacto de las autoridades nacionales competentes
BÉLGICA	<p><i>Oficina de Bruselas</i> City Atrium Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer Directoraat-generaal Maritiem Vervoer Vooruitgangstraat 56 1210 Bruselas BÉLGICA Teléfono: +32 2 277 3500 Facsímil: +32 2 277 4051 Correo electrónico: dg.mar@mobiliteit.fgov.be</p> <p><i>Oficina de Amberes</i> Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer Directoraat-generaal Maritiem Vervoer Scheepvaartcontrole Loodsgebouw Tavernierkaai 3 B-2000 Amberes BÉLGICA Teléfono: +32 3 229 0030 Facsímil: +32 3 229 0031 Correo electrónico: hazmat.antwerpen@mobiliteit.fgov.be</p> <p><i>Oficina de Ostende</i> Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer Directoraat-generaal Maritiem Vervoer Scheepvaartcontrole Natiënkaai 5 B-8400 Ostende BÉLGICA Teléfono: +32 59 56 1450 Facsímil: +32 59 56 1474 Correo electrónico: hazmat.zeebrugge@mobiliteit.fgov.be</p>
BRASIL	<p>Diretoria de Portos e Costas (DPC-20) Rua Teófilo Otoni No. 04 Centro Río de Janeiro CEP 20090-070 BRASIL Teléfono: +55 21 2104 5203 Facsímil: +55 21 2104 5202 Correo electrónico: secom@dpc.mar.mil.br</p>

PAÍS	Información de contacto de las autoridades nacionales competentes
BULGARIA	<p><i>Oficina Central</i> State Shipping Inspectorate Ministry of Transport Levski Str. 9/11 1000 Sofía BULGARIA Teléfono: +359 2 88 55 29</p> <p><i>Departamentos</i></p> <p>1 State Shipping Inspectorate Chervenoarmejski Blvd. 1 Varna BULGARIA Teléfono: +359 52 2 54 09</p> <p>2 State Shipping Inspectorate Burgas Port Burgas BULGARIA Teléfono: +359 56 4 31 40</p>
CANADÁ	<p>The Chairman (<i>El Presidente</i>) Board of Steamship Inspection Transport Canada -Marine Safety Tower C, Place de Ville 330 Sparks Street, 10º Floor Ottawa, Ontario, K1A ON5 CANADÁ Teléfono: +1 613 991 3132 +1 613 991 3143 +1 613 991 3139 Facsímil: +1 613 993 8196</p> <p><i>Aprobación de embalajes/envases</i> Director Regulatory Affairs Transport Dangerous Goods Directorate Tower C, Place de Ville 330 Sparks Street, 9th Floor Ottawa, Ontario, K1A ON5 CANADÁ Teléfono: +1 613 998 0519 +1 613 990 1163 +1 613 993 5266 Facsímil: +1 613 993 5925</p>

PAÍS	Información de contacto de las autoridades nacionales competentes
CHILE	<p>Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante Dirección de Seguridad y Operaciones Marítimas Depto. Prevención de Riesgos Errázuriz 537 Valparaíso CHILE</p> <p>Teléfono: + 56 32 208256 Facsímil: + 56 32 208262 Télex: 230602 DGTM CL 330461 DGTM CK</p>
CHINA	<p>Maritime Safety Administration People's Republic of China 11 Jianguomen Nei Avenue Beijing 100736 CHINA</p> <p>Teléfono: +86 10 6529 2588 +86 10 6529 2218 Facsímil: +86 10 6529 2245 Télex: 222258 CMSAR CN</p>
CROACIA	<p>Ministry of Maritime Affairs Transport and Communication Marine Safety Division Prisavlje 14 1000 Zagreb REPÚBLICA DE CROACIA</p> <p>Teléfono: +385 1 611 5966 Facsímil: +385 1 611 5968 Correo electrónico: pomorski-promet@zg.tel.hr</p> <p><i>Institución designada para la prueba y certificación de embalajes/envases</i> Adriainspekt Ciottina 17/b 51000 Rijeka REPÚBLICA DE CROACIA</p> <p>Teléfono: +385 51 511 133 Facsímil: +385 51 36 176</p> <p><i>Sociedad de clasificación para los contenedores CSC (incluidas las cisternas OMI)</i> Croatian Register of Shipping Marasoviceva 67 21000 Split REPÚBLICA DE CROACIA</p> <p>Teléfono: +385 21 358 933 Facsímil: +385 21 358 159</p>

PAÍS	Información de contacto de las autoridades nacionales competentes
CUBA	Ministerio del Transporte Dirección de Seguridad e Inspección Marítima Boyeros y Tulipán. Plaza Ciudad de la Habana CUBA Teléfono: +537 8816 607 +537 8819 498 Facsímil: +537 8811 514 Correo electrónico: dsim@mitrans.transnet.cu
CHIPRE	Department of Merchant Shipping Ministry of Communications and Works Kylinis Street Mesa Geitonia CY-4007 Lemesos P.O. Box 56193 CY-3305 Lemesos CHIPRE Teléfono: +357 5 848 100 Facsímil: +357 5 848 200 Télex: 2004 MERSHIP CY Correo electrónico: dms@cytanet.com.cy
DINAMARCA	Danish Maritime Authority P.O. Box 2605 Vermundsgade 38C 2100 Copenhage Ø DINAMARCA Teléfono: +45 39 17 44 00 Facsímil: +45 39 17 44 01 Correo electrónico: SFS@dma.dk <i>Institución designada para la prueba y certificación de embalajes/envases</i> Emballage og Transportinstituttet (E.T.I.) Dansk Teknologisk Institut Gregersensvej 2630 Tåstrup DINAMARCA Los embalajes/envases que satisfagan lo dispuesto en el Código IMDG llevarán la marca "DK Eti"

PAÍS	Información de contacto de las autoridades nacionales competentes
ECUADOR	<p>Dirección General de la Marina Mercante y del Litoral P.O. Box 7412 Guayaquil ECUADOR</p> <p>Teléfono: + 593 4 526 760 Facsímil: + 593 4 324 246 Télex: 04 3325 DIGMER ED</p>
ESLOVENIA	<p>Uprava Republike Siovenije za pomorstvo Ukmarjev trg 2 66 000 Koper ESLOVENIA</p> <p>Teléfono: + 386 66 271 216 Facsímil: + 386 66 271 447 Télex: 34 235 UP POM SI</p>
ESPAÑA	<p>Dirección General de la Marina Mercante Subdirección General de Tráfico, Seguridad y Contaminación c/ Ruiz de Alarcón, 1 28014 Madrid ESPAÑA</p> <p>Teléfono: +34 91 597 92 69/70 Facsímil: +34 91 597 92 87 Correo electrónico: mercancias.peligrosas@mfom.es</p> <p>Subdirección General de Calidad y Seguridad Industrial Ministerio de Industria, Turismo y Comercio C/ Paseo de la Castellana, 160 28071 Madrid ESPAÑA</p> <p>Teléfono: +34 91 349 4303 Facsímil: +34 91 349 4300</p>

PAÍS	Información de contacto de las autoridades nacionales competentes
ESTADOS UNIDOS	<p>US Department of Transportation Pipeline and Hazardous Materials Administration Office of Hazardous Materials Exemptions and Approvals 400 Seventh Street SW Washington, D.C. 20590-0001 EE.UU. Teléfono: + 1 202 366 4511 Facsímil: + 1 202 366 3308 Correo electrónico: infocntr@dot.gov Sitio Web: hazmat.dot.gov</p> <p>United States Coast Guard Hazardous Materials Standards Division (G-MSO-3) 2100 Second Street SW Washington, D.C. 20593-0001 EE.UU. Teléfono: + 1 202 267 1577 + 1 202 267 1217 Facsímil: + 1 202 267 4570</p>
SAMOA ORIENTAL	<p>Silila Patane Harbourmaster Port Administration PagoPago SAMOA ORIENTAL 96799</p>
ESTONIA	<p>Estonian Maritime Administration Maritime Safety Division Valge 4 EST-11413 Talín ESTONIA Teléfono: +372 6205 700/715 Facsímil: +372 6205 706 Correo electrónico: mot@vta.ee</p>

PAÍS	Información de contacto de las autoridades nacionales competentes
------	---

FEDERACIÓN DE RUSIA * Department of Shipping and Navigation
Ministry of Transport
Rozhdestvenka Street, 1/4
Moscú 103759
FEDERACIÓN DE RUSIA
Teléfono: + 70952283882
Télex: 411197 MORFLOT

Sociedad de clasificación designada como organismo inspector competente para la aprobación, aceptación y todas las actividades derivadas relacionadas con las cisternas tipo de la OMI, los contenedores CSC, los recipientes intermedios para graneles (RIG) y los embalajes/envases, inscrita en la Federación de Rusia:

Russian Maritime Register of Shipping
Teléfono: +78 123 128 878
+78 123 140 743
+78 123 141 087
Télex: 121525 RSSU RU
Correo electrónico: pobox@rs-head.spb.ru

Ministry of Transport of the Russian Federation
Regulation of Maritime Transport Operation Department
1/4 Rozhdestvenka Street
Moscú 103759
FEDERACIÓN DE RUSIA
Teléfono: +7 095 151 3839
+7 095 151 3406
+7 095 151 3839
Télex: 411197 MMF RU

Institución designada para la prueba y certificación de embalajes/envases

Central Marine Research and Design Institute (CNIIMF)
6. Kavalergardskaya Street
San Petersburgo, 193015
FEDERACIÓN DE RUSIA
Teléfono: + 7 812 275 89 47
Facsímil: + 7 812 274 38 64
Télex: 821483 CNIMF RU

* Salvo los explosivos del Estado.

PAÍS	Información de contacto de las autoridades nacionales competentes
FILIPINAS	<p>Philippine Ports Authority Port of Manila Safety Staff P.O. 193, Port Area Manila, 2803 FILIPINAS Teléfono: + 63 2 47 34 41 a 49</p>
FINLANDIA	<p>Finnish Maritime Administration P.O. Box 171 FI - 00181 Helsinki FINLANDIA Teléfono: +358 2044 81 Facsímil: +358 2044 84500 +358 2044 84336 Correo electrónico: keskushallinto@fma.fi</p> <p><i>Institución designada para la certificación de embalajes/envases</i> Safety Technology Authority (TUKES) P.O. Box 123 FI - 00181 Helsinki FINLANDIA Teléfono: +358 96 1671 Facsímil: +358 96 1674 66 Correo electrónico: kirjaamo@tukes.fi</p>
FRANCIA	<p>MTEM/DGMT/MMD Arche Sud 92055 La Défense CEDEX FRANCIA Teléfono: +33 (0)1 40 81 86 49 Facsímil: +33 (0)1 40 81 10 65 Télex: 250 823 FMIMER Correo electrónico: olga.lefevre@equipement.gouv.fr</p> <p><i>Organismos autorizados para efectuar la prueba y homologación de los embalajes/envases</i></p> <p>1 Bureau de vérifications techniques (BVT) ZAC de la Cerisaie 31, rue de Mont jean 94266 FRESNES cedex FRANCIA</p>

PAÍS	Información de contacto de las autoridades nacionales competentes
FRANCIA (Cont.)	<ol style="list-style-type: none">2 Laboratoire d'études et de recherche des emballages métalliques (LEREM) 3, rue Fernand Hainaut 93400 SAINT - OUEN FRANCIA3 Laboratoire National d'Essais (LNE) Laboratoire de Trappes 5, avenue Enrico Fermi 78197, TRAPPES cedex FRANCIA4 CEREM-LNE Sud 190, rue Georges Besse 30035 NIMES cedex 1 FRANCIA <p><i>Organismos autorizados para efectuar los controles de fabricación en serie de embalajes/envases</i></p> <ol style="list-style-type: none">1 Bureau de Vérifications Techniques (BVT)2 Laboratoire d'études et de recherche des emballages métalliques (LEREM)3 Laboratoire National d'Essais (LNE)4 Bureau Veritas (BV) <p>El BVT, el LNE y el BV están autorizados a efectuar los controles de fabricación en serie de los RIG, cada uno según le corresponda de acuerdo con su área de competencia.</p> <p><i>Organismos autorizados para efectuar las pruebas e inspecciones iniciales y periódicas de los RIG metálicos, de plástico rígido y compuestos con recipiente interior de plástico</i></p> <ol style="list-style-type: none">1 Bureau de Vérifications Techniques (BVT)2 Laboratoire National d'Essais (LNE)3 Bureau Veritas (BV)4 Groupement des Associations de Propriétaires d'Appareils a Vapeur et Electriques (GAPAVE) <p><i>Organismos autorizados para la aprobación de cisternas</i></p> <ol style="list-style-type: none">1 American Bureau of Shipping (ABS)2 Bureau Veritas (BV)3 Lloyd's Register of Shipping (LR)4 Groupement des Associations de propriétaires d'Appareils a Vapeur et Electriques (GAPAVE)*

* Únicamente para los camiones cisterna.

PAÍS	Información de contacto de las autoridades nacionales competentes
GAMBIA	<p>The Managing Director Gambia Ports Authority Banjul GAMBIA Teléfono: + 220 27266 Facsímil: + 220 27268 Télex: 2235 GAMPORTS GV</p>
GRECIA	<p>Ministry of Mercantile Marine Safety of Navigation Division International Relations Department 150 Gr. Lambraki Av. 185 18 Piraeus GRECIA Teléfono: +301 41 91188 Facsímil: +301 41 28150 Télex: +212022, 212239 YEN GR Correo electrónico: dan@yen.gr</p>
INDIA	<p>The Directorate General of Shipping Jahz Bhawan Walchand Hirachand Marg Mumbai 400 001 INDIA Teléfono: + 91 22 263651 Télex: DEGESHIP 2813-BOMBAY</p> <p><i>Institución designada para la prueba y certificación de embalajes/envases</i> Indian Institute of Packaging Mumbai (antiguamente Bombay) Chenai (antiguamente Madras) Kolkata (antiguamente Calcuta)</p>
INDONESIA	<p>Director of Marine Safety Directorate-General Sea Communication (Department Perhubungan) JI. Merdeka Barat No. 8 Jakarta Pusat INDONESIA Teléfono: +62 381 3269 Facsímil: +62 384 0788</p>

PAÍS	Información de contacto de las autoridades nacionales competentes
IRÁN	Ports and Shipping Organization 751 Enghelab Avenue Teherán IRÁN Teléfono: +98 21 8809280 a 89 Facsímil: +98 21 8804100 Télex: 212271 BNDR-IR
IRLANDA	The Chief Surveyor Marine Survey Office Department of the Marine 26/27 Eden Quay Dublín 1 IRLANDA Teléfono: + 353 18744900/ + 353 18722045 + 353 18743325 Facsímil: + 353 872 4491 Télex: 33358 MSO EI
ISLANDIA	Iceland Maritime Administration Verturvör 2 IS-202 Kópavogur ISLANDIA Teléfono: + 354 560 0000 Facsímil: + 354 560 0060 Correo electrónico: skrifstofa@vh.is Directorate of Shipping Hringbraut 121 P.O. Box 7200 127 Reykjavik ISLANDIA Teléfono: + 354 1 25844 Facsímil: + 354 1 29835 Télex: 2307 ISINFO

PAÍS	Información de contacto de las autoridades nacionales competentes
ISLAS MARSHALL	Office of the Maritime Administrator Maritime Operations Department Republic of the Marshall Islands 1 1495 Commerce Park Drive Reston, Virginia 20191-1507 EE.UU. Teléfono: +1 703 620 4880 Facsímil: +1 703 476 8522 Télex: 248403 IRI UR Correo electrónico: maritime@register-iri.com
ISRAEL	Technical Services Department Shipping and Ports Administration Captain Sternberg Elizer Pal-Yam Street 15A Haifa ISRAEL Teléfono: +972 4 8632080 Facsímil: +972 4 8510185 Télex: +972 4 8632118 Móvil: +972 57 2221510 Correo electrónico: eliesa@mot.gov.il
ITALIA	Ministero della Marine Mercantile Viale Asia Eur 00144 Roma ITALIA Teléfono: +39 06 5908 Télex: 612153 MIMERCI Ministero dei Trasporti e della Navigazione Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto Direzione Servizi Sicurezza della Navigazione Ponte del Mille 16100 GÉNOVA ITALIA Teléfono: +39 010 24 12 443 Facsímil: +39 010 24 12 797 Director General: Comte. A. Verani Asuntos del Código IMDG: Comte. F. Carpinteri

PAÍS	Información de contacto de las autoridades nacionales competentes
JAMAICA	<p><i>Autoridad encargada de la prueba y certificación</i> The Bureau of Standards 6 Winchester Road P.O. Box 113 Kingston JAMAICA Teléfono: + 1 809 92 63140 7 Télex: 2291 STANBUR Jamaica Cable: STANBUREAU</p>
JAPÓN	<p>Inspection and Measurement Division Maritime Bureau Ministry of Land, Infrastructure and Transport 2-1-3 Kasumigaseki, Chiyoda-ku Tokio JAPÓN Teléfono: +81 3 5253 8639 Facsímil: +81 3 5253 1644 Correo electrónico: MRB_KSK@mlit.go.jp</p> <p><i>Institución designada para la prueba y certificación de embalajes/envases</i> Nippon Hakuyohin Kentei Kyokai (HK) (The Ship Equipment Inspection Society of Japan) 3-32, Kioi-Cho, Chiyoda-Ku Tokio JAPÓN Teléfono: +81 3 3261 6611 Facsímil: +81 3 3261 6979</p> <p>Los embalajes/envases, los RIG y los embalajes/envases de gran tamaño que satisfagan lo dispuesto en el Código IMDG se marcarán con las letras "J", "J/JG" o "J/HK".</p>

PAÍS	Información de contacto de las autoridades nacionales competentes
LETONIA	<p>Maritime Administration of Latvia 5 Trijadibas iela L V-1 048 Riga LETONIA</p> <p>Teléfono: +371 70 62 171 +371 70 62 120 +371 70 62 117</p> <p>Facsímil: +371 78 60 082</p> <p><i>Sociedades de clasificación</i> American Bureau of Shipping Bureau Veritas Det Norske Veritas Lloyd's Register of Shipping Russian Maritime Register of Shipping</p>
LIBERIA	<p>National Port Authority Monrovia LIBERIA</p> <p>Teléfono: +231 221 306</p> <p>Télex: 44275 NPA LBR</p> <p>Office of the Deputy Commissioner of Maritime Affairs, R.L. Technical Division Marine Operations Department c/o Liberian International Ship & Corporate Registry. 8619 Westwood Center Drive Suite 300, Viena Virginia, 22182 EE.UU.</p> <p>Teléfono: +1 703 790 3434</p> <p>Facsímil: +1 703 790 5655</p> <p>Correo electrónico: info@liscr.com</p> <p>Sitio Web: www.liscr.com</p> <p>Office of the Commissioner of Maritime Affairs Bureau of Maritime Affairs, R.L. Tubman Boulevard P.O. Box 10-9042 1000 Monrovia 10 LIBERIA</p> <p>Teléfono: +231 224 604 / 908</p> <p>Facsímil: +231 226 069</p>

PAÍS	Información de contacto de las autoridades nacionales competentes
LIBERIA (Cont.)	<i>Prueba y clasificación</i> American Bureau of Shipping Bureau Veritas China Classification Society Det Norske Veritas Germanischer Lloyd Korean Register of Shipping Lloyd's Register of Shipping Nippon Kaiji Kyokai Polski Rejestr Statkow Registro Italiano Navale Russian Maritime Register of Shipping
MALASIA	Director Marine Department, Peninsular Malaysia P.O. Box 12 42009 Port Kelang Selangor MALASIA Télex: MA 39748 Director Marine Department, Sabah P.O. Box 5 87007 Labuan Sabah MALASIA Director Marine Department, Sarawak P.O. Box 530 93619 Kuching Sarawak MALASIA
MARRUECOS	Direction de la Marine Marchande et des Pêches Maritimes Boulevard El Hansali Casablanca MARRUECOS Teléfono: + 212 2 278 092 + 212 2 221 931 Télex: 24613 MARIMAR M 22824

PAÍS	Información de contacto de las autoridades nacionales competentes
MÉXICO	<p><i>Estiba, segregación, etiquetado y documentación de la mercancía</i></p> <p>Coordinación General de Puertos y Marina Mercante Secretaría de Comunicaciones y Transportes Av. Municipio Libre No. 377, Piso 12, Ala B Col. Santa Cruz Atoyac 03010 México, D.F. MÉXICO</p> <p>Coordinador General: Lic. Pedro Pablo Zepeda Bermúdez</p> <p>Dirección General de Marina Mercante Secretaría de Comunicaciones y Transportes Nuevo León 210 Piso 3 Colonia Hipódromo D.F. C.P. 06100 MÉXICO jtlozano@sct.gob.mx</p> <p>Teléfono: +5255 572 39300 Facsímil: +5255 574 3922 Correo electrónico: jtlozano@sct.gob.mx</p> <p>Coordinador General: Lic. Pedro Pablo Zepeda Bermúdez.</p> <p><i>Laboratorios de ensayo para embalajes/envases que contienen mercancías peligrosas</i></p> <p>Dirección General de la Sociedad Mexicana de Normalización y Certificación S.C. (NORMEX) Alfredo Nobel No. 21 Centro Industrial Puente de Vigas 54070, Tlalnepantla MÉXICO</p> <p>Teléfono: +5 255 5565 72 72</p> <p>Director General: Lic. Carlos Saucedá Álvarez</p>
NORUEGA	<p>Norwegian Maritime Directorate Stensberggt. 27 P.O. Box 8123 Dep. N-0032 Oslo NORUEGA</p> <p>Teléfono: + 47 22 45 45 00 Facsímil: + 47 22 56 87 80 Télex: 21 557 SDIR N Correo electrónico: postmottak@sjofartsdir.no</p>

PAÍS	Información de contacto de las autoridades nacionales competentes
NORUEGA (Cont.)	<p data-bbox="592 383 1161 421"><i>Certificación de embalajes/envases y RIG:</i></p> <p data-bbox="592 421 1331 680">Det Norske Veritas AS Veritasveien 1 N-1322 Høvik NORUEGA Teléfono: + 47 67 57 99 00 Facsímil: + 47 67 57 99 11 Correo electrónico: TNCNO754@dvn.com</p> <p data-bbox="592 719 1075 757"><i>Certificación de contenedores CSC:</i></p> <p data-bbox="592 757 1302 1016">Det Norske Veritas AS Veritasveien 1 N-1322 Høvik NORUEGA Teléfono: + 47 67 57 99 00 Facsímil: + 47 67 57 99 11 Correo electrónico: mptno876@dnv.com</p> <p data-bbox="592 1055 1251 1314">Lloyd's Register EMEA P.O. Box 1562 Vika N-0253 Oslo NORUEGA Teléfono: + 47 23 23 92 70 Facsímil: + 47 23 23 92 71 Correo electrónico: oslo@lr.org</p> <p data-bbox="592 1352 1018 1391"><i>Certificación de cisternas OMI:</i></p> <p data-bbox="592 1391 1302 1630">Det Norske Veritas AS Veritasveien 1 N-1322 Høvik NORUEGA Teléfono: + 47 67 57 99 00 Facsímil: + 47 67 57 99 11 Correo electrónico: mptno876@dnv.com</p>

PAÍS	Información de contacto de las autoridades nacionales competentes
NUEVA ZELANDIA	<p>Director of Maritime Safety Maritime Safety Authority of New Zealand Level 8 Gen-i Tower P.O. Box 1300 Wellington NUEVA ZELANDIA</p> <p>Teléfono: +64 4 473 0111 +644 472 7367 (24 horas)</p> <p>Facsímil: +644473 1300</p> <p><i>Organismos autorizados que han delegado autoridad del Director de seguridad marítima para la aprobación, inspección y prueba de todas las cisternas portátiles, contenedores cisterna y contenedores:</i></p> <p>American Bureau of Shipping Bureau Veritas Det Norske Veritas Germanischer Lloyd Lloyd's Register of Shipping</p>
PAÍSES BAJOS	<p>Ministry of Transport, Public Works and Water Management Directorate-General for Civil Aviation and Freight Transport Unit Safety P.O. Box 20904 2500 EX La Haya PAÍSES BAJOS</p> <p>Teléfono: + 31 70 351 1533</p> <p>Facsímil: + 31 70 351 1479</p> <p>Directorate-General for Freight Transport Transport and Water Management Inspectorate Transport Inspectorate Dangerous Goods Counsel Johanna Westerdijkplein 115 P.O. Box 10700 2501 HS La Haya PAÍSES BAJOS</p> <p>Teléfono: + 31 70 305 2444</p> <p>Facsímil: + 31 70 305 2424</p> <p>Correo electrónico: vervoerinfo@ivw.nl</p>

PAÍS	Información de contacto de las autoridades nacionales competentes
PAÍSES BAJOS (Cont.)	Ministry of Transport, Public Works and Water Management Traffic Information Centre P.O. Box 10700 2501 HS La Haya PAÍSES BAJOS Teléfono: + 31 70 305 2444 Facsímil: + 31 70 305 2424 Correo electrónico: vervoerinfo@ivw.nl
	<i>Prueba, marcado y certificación de embalajes/envases</i> TNO Industrie Schoenmakerstraat 97 P.O. Box 6031 2600 JA Delft PAÍSES BAJOS Teléfono: + 31 15269 6900 Facsímil: + 31 15269 6280
	<i>Sociedades de clasificación que han sido designadas como organismos de inspección competentes para la aprobación, aceptación y demás actividades relacionadas con las cisternas portátiles, los contenedores cisterna y los vehículos cisterna para el transporte por carretera que se matriculen en los Países Bajos.</i>
	Lloyd's Register of Shipping Bureau Veritas Germanische Lloyd Det Norske Veritas American Bureau of Shipping Registro Italiano Navale Nippon Kaiji Kyokai ROW, Dienst Wegverkeer* S.G.S. Redwood (Nederland) B.V.†

* Únicamente vehículos cisterna para el transporte por carretera.

† Inspecciones de dos años y medio (de mediados de periodo) de cisternas del tipo 1 ó 2 de la OMI únicamente.

PAÍS	Información de contacto de las autoridades nacionales competentes
PAKISTÁN	Mercantile Marine Department 70/4 Timber Hard N.M. Reclamation Keamari, Post Box No. 4534 Karachi 75620 PAKISTÁN Teléfono: + 92 21 2851 306 + 92 21 2851 307 Facsímil: + 92 21 4547 472 (24 horas) + 92 21 4547 897 Télex: 29822 DGPS PK (24 horas)
PANAMÁ	Autoridad Marítima de Panamá Edificio 5534, Diablo Heights PO Box 8062, Panamá 7 República de Panamá Teléfono: +507 232 5100/5295 Facsímil: +507 232 5527 Correo electrónico: ampadmon@amp.gob.pa Sitio Web: www.amp.gob.pa
PAPUA NUEVA GUINEA	First Assistant Secretary Department of Transport Division of Marine P.O. Box 457 Konedobu PAPUA NUEVA GUINEA (PNG) Teléfono: + 675 211866 Télex: 22203
PERÚ	Dirección General de Capitanías y Guardacostas Marina de Guerra del Perú Constitución 150 Callao PERÚ Teléfono: + 51 1 420 0162 Facsímil: + 51 1 469 0505 Télex: 26042 PE DICAPI 26069 PE COSCTAL

PAÍS	Información de contacto de las autoridades nacionales competentes
POLONIA	<p>Ministry of Transport and Maritime Economy Department of Maritime and Inland Waters Administration ul. Chalubinskiego 4/6 00-928 Warszawa POLONIA Teléfono: + 48 22 6 211 448 Facsímil: + 48 22 6 288 515 Télex: 816651 PKP PL</p> <p><i>Institución designada para la prueba y certificación de embalajes/envases</i> Centralny Ośrodek Badawczo-Rozwojowy Opakowan ul. Konstancinska 11 02-942 Warszawa POLONIA Teléfono: + 48 22 42 20 11 Facsímil: + 48 22 42 23 03 Télex: 812473</p> <p>Los embalajes/envases que satisfagan lo dispuesto en el Código IMDG llevarán la marca "PL"</p> <p><i>Sociedades de clasificación</i> <i>Para contenedores CSC</i> Polski Rejestr Statków (Polish Register of Shipping) Al.Gen.J.Hallera 126 80-416 Gdansk POLONIA Teléfono: + 48 58 41 17 64 + 48 58 46 03 82 + 48 58 41 64 82 Facsímil: + 48 58 46 03 92 + 48 58 46 13 96 Télex: 0512 952 PRS PL</p>
PORTUGAL	<p>Direcção-Geral de Navegação e dos Transportes Marítimos Praça Luis de Camoes, 22 - 2º Dto 1200 Lisboa PORTUGAL Teléfono: + 351 1 373821 Facsímil: + 351 1 373826 Télex: 16753 SEMM PO</p>

PAÍS	Información de contacto de las autoridades nacionales competentes
REINO UNIDO	Maritime and Coastguard Agency Bay 2/03 Spring Place 105 Commercial Road Southampton SO15 1EG REINO UNIDO Teléfono: + 44 23 8032 9141 Facsímil: + 44 23 8032 9204 Correo electrónico: dangerous.goods@mca.gov.uk
REPÚBLICA CHECA	<i>Implantación</i> Ministry of Transport of the Czech Republic Navigation and Waterways Division Nábr. L.. Svobody 12 110 15 Praga 1 REPÚBLICA CHECA Teléfono: +42 2 230 312 25 Facsímil: +42 2 248 105 96 Télex: +42 2 12 10 96 Domi C <i>Instituciones designadas para la prueba y certificación de embalajes/envases</i> CIMTO, s.p. Un Michelského lesa 336 146 23 Praga 4 REPÚBLICA CHECA Teléfono: +42 2 472 94 64 Facsímil: +42 2 472 36 76 IMET, s.r.o. Bažantni 697 165 00 Praga 6 REPÚBLICA CHECA Teléfono: +42 2 39 32 96 Facsímil: +42 2 29 23 70 <i>Clasificación de mercancías peligrosas de todas las clases, salvo de la Clase 7 – Material radiactivo</i> Český lodní a průmyslový registr, s.r.o. (Czech Shipping and Industry Register, Ltd.) Jankovcova 10 170 00 Praga 7 REPÚBLICA CHECA Teléfono: +42 2 667 10001 Facsímil: +42 2 808 984 Télex: +42 2 122 874 csir c

PAÍS	Información de contacto de las autoridades nacionales competentes
REPÚBLICA DE COREA	<p>Maritime Safety Policy Division Maritime Safety Bureau Ministry of Maritime Affairs and Fisheries 140-2 Gye-Dong, Jongno-Gu. Seoul 110-793 REPÚBLICA DE COREA Teléfono: +82 2 3674 6312 Facsímil: +82 2 3674 6317</p> <p>Marine Environment & Safety Division Busan Regional Maritime Affairs and Fisheries Office 1116-1 Jwachon-dong, Dong-gu, Busan, 601-726 REPÚBLICA DE COREA Teléfono: +82 51 609 6530 Facsímil: +82 51 609 6529</p> <p>Marine Environment & Safety Division Incheon Regional Maritime Affairs and Fisheries Office 1-17 Hang-dong 7(chil)-ga, Jung-gu, Incheon, 400-705 REPÚBLICA DE COREA Teléfono: + 82 32 880 6451, 885 0014 Facsímil: + 82 32 885 0032</p> <p>Seafarers and Ship Division Yeosu Regional Maritime Affairs and Fisheries Office 222 Yeosea-Dong, Yeosu, Jeonnam, 550-705 REPÚBLICA DE COREA Teléfono: + 82 61 650 6030 Facsímil: + 82 61 654 2358</p> <p>Seafarers and Ship Division Masan Regional Maritime Affairs & Fisheries Office 1-5 Wolpo-dong, Masan, Kyeongnam, 631-709 REPÚBLICA DE COREA Teléfono: + 82 55 249 0325 Facsímil: + 82 55 242 1260</p> <p>Seafarers and Ship Division Ulsan Regional Maritime Affairs and Fisheries Office 139-9 Maeam-dong, Nam-gu, Ulsan, 680-050 REPÚBLICA DE COREA Teléfono: +82 52 228 5550 Facsímil: +82 52 228 5559</p>

PAÍS	Información de contacto de las autoridades nacionales competentes
REPÚBLICA DE COREA (Cont.)	Seafarers and Ship Division Donghae Regional Maritime Affairs and Fisheries Office 606 Songjung-dong, Donghae, Kangwondo, 240-130 REPÚBLICA DE COREA Teléfono: +82 33 520 0688 Facsímil: +82 33 521 6502
	Seafarers and Ship Division Kunsan Regional Maritime Affairs and Fisheries Office 1-7 Jangmi-dong, Kunsan, Chonbuk, 573-030 REPÚBLICA DE COREA Teléfono: +82 63 441 2222 Facsímil: +82 63 441 2351
	Seafarers and Ship Division Mokpo Regional Maritime Affairs and Fisheries Office 1482 Sanjung-dong, Mokpo, Chonnam, 530-350 REPÚBLICA DE COREA Teléfono: +82 61 242 1303 Facsímil: +82 61 242 1392
	Seafarers and Ship Division Pohang Regional Maritime Affairs and Fisheries Office 58-8 Hangu-dong, Pohang, Gyeongbuk, 790-120 REPÚBLICA DE COREA Teléfono: +82 54 245 1534 Facsímil: +82 54 242 1326
	Seafarers and Ship Division Jeju Regional Maritime Affairs and Fisheries Office 918 Geonip-dong, Jeju, Jeju Province, 690-704 REPÚBLICA DE COREA Teléfono: +82 64 720 2642 Facsímil: +82 64 720 2644
	Seafarers and Ship Division Daesan Regional Maritime Affairs & Fisheries Office 438-1 Gieun-ri, Daesan-eup, Seosan, Chungnam, 356-871 REPÚBLICA DE COREA Teléfono: +82 41 660 7700 Facsímil: +82 41 663 0356

PAÍS	Información de contacto de las autoridades nacionales competentes
REPÚBLICA DE COREA (Cont.)	<i>Prueba y certificación</i> Korean Register of Shipping 23-7 Jang-dong, Yusung-gu, Daejeon, 305-600 REPÚBLICA DE COREA Teléfono: +82 42 869 9330 Facsímil: +82 42 862 6015 <i>Inspección de contenedores de mercancías peligrosas</i> Korea Maritime Dangerous Goods Inspection Center 112-2 Inui-dong, Jongro-gu, Seoul, 110-410 REPÚBLICA DE COREA Teléfono: +82 2 766 1631 Facsímil: +82 2 743 7017
SINGAPUR	Maritime and Port Authority of Singapore Shipping Division 21st Storey PSA Building 460 Alexandra Road SINGAPUR 119963 Teléfono: + 65 375 1931/6223/1600 Facsímil: + 65 375 6231 Correo electrónico: shipping@mpa.gov.sg
SUDÁFRICA	South African Maritime Safety Authority P.O. Box 13186 Hatfield 0028 Pretoria SUDÁFRICA Teléfono: + 27 12 342 3049 Facsímil: + 27 12 342 3160 South African Maritime Safety Authority Hatfield Gardens, Block E (Ground Floor) Corner Arcadia and Grosvenor Street Hatfield 0083 Pretoria SUDÁFRICA

PAÍS	Información de contacto de las autoridades nacionales competentes
SUDÁFRICA (Cont.)	<p><i>Oficina Central de Administración</i> Chief Director Chief Directorate - Shipping Department of Transport Private Bag X193 0001 Pretoria SUDÁFRICA Teléfono: + 27 12 290 2904 Facsímil: + 27 12 323 7009</p> <p><i>Durban, East London, Port Elizabeth y Richards Bay</i> Chief Ship Surveyor Eastern Zone Department of Transport Marine Division Private Bag X54309 Durban SUDÁFRICA Teléfono: + 27 12 3071501 Facsímil: + 27 23 3064983</p> <p><i>Ciudad del Cabo, Saldanha Bay y Mossel Bay</i> Chief Ship Surveyor Western Zone Department of Transport Marine Division Private Bag X7025 8012 Roggebaai SUDÁFRICA Teléfono: + 2721 216170 Facsímil: + 2721 4190730</p>
SUECIA	<p>Swedish Maritime Administration Maritime Safety Inspectorate Ship Technical Division SE-601 78 Norrköping SUECIA Teléfono: + 46 11 191000 Facsímil: + 46 11 239934 Correo electrónico: inspektion@sjofartsverket.se</p> <p>SP, Swedish National Testing and Research Institute Building Technology and Mechanics Box 857 SE-501 15 Borås SUECIA Teléfono: +46 33 165000 Facsímil: +46 33 135502</p>

PAÍS	Información de contacto de las autoridades nacionales competentes
SUIZA	Office suisse de la navigation maritime Nauenstrasse 49 P.O. Box CH-4002 Basilea SUIZA Teléfono: + 41 61 270 91 20 Facsímil: + 41 61 270 91 29 Correo electrónico: dv-ssa@eda.admin.ch
TAILANDIA	Ministry of Transport and Communications Ratchadamnoen-Nok Avenue Bangkok 10100 TAILANDIA Teléfono: + 66 2 2813422 Facsímil: + 66 2 2801714 Télex: 70000 MINOCOM TH
TÚNEZ	Direction Générale de la Marine Marchande 24 Avenue de la République 1001 Tunis TÚNEZ Teléfono: + 216 1 259 117 Facsímil: + 216 1 354 244 Télex: 15131 MARMAR TN
URUGUAY	Prefectura del Puerto de Montevideo Rambla 25 de Agosto de 1825 S/N Montevideo URUGUAY Teléfono: + 598 2 960123 + 598 2 960022 Télex: 23929 COMAPRE-UY

PAÍS

Información de contacto de las autoridades nacionales competentes

VANUATU

Commissioner of Maritime Affairs
Private Mail Bag 023
Port Vila
REPÚBLICA DE VANUATU

Teléfono: + 678 22247
Facsímil: + 678 22242

Miembro Asociado**HONG KONG (CHINA)**

The Director of Marine
Marine Department
GPO Box 4155
HONG KONG (CHINA)

Teléfono: + 852 2852 3085
Facsímil: + 852 2815 8596
Télex: 64553 MARHQ HX

ANEXO 2**PROYECTO DE ENMIENDAS AL ANEXO DEL PROTOCOLO DE 1978 RELATIVO
AL CONVENIO INTERNACIONAL PARA PREVENIR LA
CONTAMINACIÓN POR LOS BUQUES, 1973****REGLAS PARA PREVENIR LA CONTAMINACIÓN POR SUSTANCIAS
PERJUDICIALES TRANSPORTADAS POR MAR EN BULTOS****Anexo III**

Sustitúyase el actual texto del Anexo III 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.
 - 1.1) 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.
 - 1.2) 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/envase, 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 previamente utilizados 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.

* Véase el Código IMDG adoptado por la Organización mediante la resolución MSC.122(75), en la forma en que haya sido o pueda ser enmendado por el Comité de Seguridad Marítima; véanse las publicaciones IMO-207S e IMO-212S.

- 5) Las prescripciones del presente anexo no se aplicarán 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.

Regla 3

Marcado y etiquetado

- 1) Los bultos que contengan alguna sustancia perjudicial irán marcados de forma duradera con el nombre técnico correcto de dicha sustancia (no se admitirán solo nombres comerciales) y además irán marcados o etiquetados de forma duradera para indicar que la sustancia es un contaminante del mar. Cuando sea posible se complementará esa identificación utilizando otros medios; por ejemplo, el número correspondiente de las Naciones Unidas.
- 2) El método de marcar el nombre técnico correcto y de fijar etiquetas en los bultos que contengan alguna sustancia perjudicial será tal que los datos en ellos consignados sigan siendo identificables tras un periodo de tres meses por lo menos de inmersión en el mar. Al estudiar qué métodos de marcado y etiquetado conviene adoptar, se tendrán en cuenta la durabilidad de los materiales utilizados y la naturaleza de la superficie del bulto.
- 3) Los bultos que contengan cantidades pequeñas de sustancias perjudiciales podrán quedar exentos de las prescripciones sobre marcado.*

Regla 4[§]

Documentación

- 1) En todos los documentos relativos al transporte de sustancias perjudiciales por mar en los que haya que nombrar tales sustancias, éstas serán designadas por su nombre técnico correcto (no se admitirán sólo los nombres comerciales), consignándose además, a efectos de identificación, las palabras "CONTAMINANTE DEL MAR".
- 2) Los documentos de expedición presentados por el expedidor incluirán o llevarán adjunta una certificación o una declaración firmada en la que se haga constar que la carga que se presenta para el transporte ha sido adecuadamente embalada/envasada y, según proceda, marcada, etiquetada o rotulada, y se halla en condiciones de ser transportada de modo que sea mínimo el riesgo de dañar el medio marino.

* Véanse las exenciones específicas estipuladas en el Código IMDG; véanse las publicaciones IMO-207S e IMO-212S.

§ La referencia a "documentos" en esta regla no excluye la utilización de técnicas de transmisión para el tratamiento electrónico de datos (TED) y el intercambio electrónico de datos (IED) como complemento de la documentación impresa.

- 3) Todo buque que transporte sustancias perjudiciales llevará una lista o manifiesto especial que indique las sustancias perjudiciales embarcadas y el emplazamiento de éstas a bordo. En lugar de tal lista o manifiesto cabrá utilizar un plano detallado de estiba que muestre el emplazamiento a bordo de todas las sustancias perjudiciales. De tales documentos retendrán también copias en tierra el propietario del buque o su agente hasta que las sustancias perjudiciales hayan sido desembarcadas. Antes de salir del puerto, se entregará una copia de uno de esos documentos a la persona u organización designada por la autoridad del Estado rector del puerto.
- 4) En cualquier escala en la que se lleven a cabo operaciones de carga o descarga, incluso parciales, se facilitará antes de salir del puerto, a la persona u organización designada por la autoridad del Estado rector del puerto, una versión revisada de los documentos en los que se enumeren las sustancias perjudiciales embarcadas, se indique su emplazamiento a bordo o figure un plano detallado de estiba.
- 5) En caso de que el buque lleve una lista o un manifiesto especial o un plano detallado de estiba, de acuerdo con lo prescrito para el transporte de mercancías peligrosas en el Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974, en su forma enmendada, los documentos prescritos en la presente regla podrán combinarse con los correspondientes a las mercancías peligrosas. Cuando se combinen dichos documentos, se establecerá en ellos una clara distinción entre las mercancías peligrosas y las sustancias perjudiciales regidas por el presente anexo.

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 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) La echazón a la mar de sustancias perjudiciales transportadas en bultos estará prohibida, a menos que sea necesaria para salvaguardar la seguridad del buque o la vida humana en el mar.

- 2) A reserva de lo dispuesto en el presente Convenio, se tomarán medidas apropiadas basadas en 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 encuentre en un puerto de otra Parte está sujeto a inspección por funcionarios debidamente autorizados por dicha Parte en lo que concierne a las prescripciones operacionales en virtud del presente anexo cuando existan claros indicios para suponer que el capitán y 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 relacionados con la supervisión por el Estado rector del puerto estipulados en el artículo 5 del presente Convenio se aplicarán a la presente regla.
- 4) Ninguna disposición de 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 descripciones operacionales a que se hace referencia concretamente 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), enmendada por la resolución A.882(21), véase la publicación *IMO-650E*.

Apéndice del Anexo III

Criterios para determinar si las sustancias que se transportan en bultos son perjudiciales

A efectos del presente Anexo, son perjudiciales las sustancias a las que se aplique uno cualquiera de los siguientes criterios*:

Categoría: Toxicidad aguda I

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 ó 96 h (para algas u otras plantas acuáticas)	≤ 1 mg/l

Categoría: Toxicidad crónica I

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 ó 96 h (para algas u otras plantas acuáticas)	≤ 1 mg/l

y la sustancia no sea rápidamente degradable y/o el log K_A ≥ 4 (a menos que el FBC determinado experimentalmente sea < 500)

Categoría: Toxicidad crónica 2

96 h CL ₅₀ (para peces)	>1 a ≤ 10 mg/l
y/o	
48 h CE ₅₀ (para crustáceos)	>1 a ≤ 10 mg/l y/o
72 ó 96 h CEr ₅₀ (para algas u otras plantas acuáticas)	>1 a ≤ 10 mg/l

y la sustancia no sea rápidamente degradable y/o el log K_A ≥ 4 (a menos que el FBC determinado experimentalmente sea < 500), salvo que las CSEO de la toxicidad crónica sean > 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, en su forma enmendada. 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.

ANEXO 3

**CALENDARIO PARA LA ENTRADA EN VIGOR DEL
ANEXO III ENMENDADO DEL MARPOL 73/78**

Nº	Medida	Reunión	Fecha	Observaciones
1	<i>Acuerdo</i> para las enmiendas al Anexo III del MARPOL 73/78	DSC 10	Septiembre de 2005	
2	<i>Aprobación</i> de las enmiendas al Anexo III del MARPOL 73/78	MEPC 54	Marzo de 2006	Presentación al MEPC 55 en virtud de la regla de los seis meses de conformidad con el artículo 16 del MARPOL
3	<i>Adopción</i> de las enmiendas al Anexo III del MARPOL 73/78	MEPC 55	Octubre de 2006	
4	<i>Aceptación</i> de las enmiendas al Anexo III del MARPOL 73/78		* 1 de julio de 2009 (Agosto de 2007)	No menos de 10 meses a partir de la fecha de su adopción, según lo prescrito en el artículo 16 del MARPOL
5	<i>Acuerdo</i> para la Enmienda 34-08 al Código IMDG que incorpora el Anexo III enmendado	DSC 12	Septiembre de 2007	Presentación al MSC 84 en virtud de la regla de los seis meses de conformidad con el artículo VIII del Convenio SOLAS
6	<i>Adopción</i> de la Enmienda 34-08 al Código IMDG	MSC 84	Mayo de 2008	
7	<i>Aplicación voluntaria</i> de la Enmienda 34-08 al Código IMDG, que incorpora el Anexo III enmendado		1 de enero de 2009	Facilitar la aplicación global de las enmiendas a todos los instrumentos modales
8	<i>Aceptación</i> de la Enmienda 34-08 al Código IMDG, que incorpora el Anexo III enmendado		*1 de julio de 2009	No menos de 12 meses a partir de la fecha de su adopción, según lo prescrito en el artículo VIII del Convenio SOLAS
9	<i>Entrada en vigor</i> de la Enmienda 34-08 al Código IMDG, que incorpora el Anexo III enmendado		1 de enero de 2010	No menos de seis meses a partir de la fecha de aceptación, según el artículo 16 del MARPOL y el artículo VIII del Convenio SOLAS

* Se considerarán aceptadas en agosto de 2007 o el 1 de julio de 2009, a fin de coincidir con la fecha de aceptación del Código IMDG con arreglo al Convenio SOLAS.

ANEXO 4

**ENMIENDAS AL PROTOCOLO RELATIVO A LA INTERVENCIÓN EN ALTA MAR
EN CASOS DE CONTAMINACIÓN DEL MAR POR SUSTANCIAS DISTINTAS DE
LOS HIDROCARBUROS, 1973 (RESOLUCIÓN MEPC.100(48)) DERIVADAS
DEL ANEXO III ENMENDADO DEL MARPOL 73/78**

En la Lista de sustancias a que se hace referencia en el párrafo 2 a) del artículo 1 del Protocolo relativo a la intervención en alta mar en caso de contaminación del mar por sustancias distintas de los hidrocarburos, 1973, que figura en el anexo de la resolución MEPC.100(48), suprimase "fuertes" y "(PP)" en el párrafo 3.

ANEXO 5**JUSTIFICACIÓN DE UNA PROPUESTA PARA INCLUIR UN NUEVO
PUNTO EN EL PROGRAMA DE TRABAJO
(de conformidad con lo dispuesto en la circular MSC/Circ.1099-MEPC/Circ.366)****Examen de las Recomendaciones sobre la utilización sin riesgos
de plaguicidas en los buques****1 Alcance de la propuesta**

Elaborar Recomendaciones específicas sobre la utilización sin riesgos de plaguicidas aplicables al buque y a la carga en relación con:

- .1 la fumigación de las bodegas de carga que contengan carga seca a granel sujeta al Código de Cargas a Granel;
- .2 la fumigación de contenedores y unidades de transporte sujetos al Código IMDG;
- .3 el control de plagas de roedores a bordo de todos los tipos de buques; y
- .4 cualquier otro uso de plaguicidas, según proceda.

2 Necesidad imperiosa

2.1 Desde un punto de vista práctico y aplicando las recomendaciones existentes, el navegante que trabaje a bordo de un tipo de buque específico, como por ejemplo un granelero, encuentra en las Recomendaciones mucha información que no es aplicable a su situación ni a sus obligaciones, que en este caso se trata de la fumigación de las unidades de transporte. Esta situación puede dar lugar a errores. Es preciso disponer de orientaciones claras y precisas para reducir los riesgos de las personas involucradas. Las Recomendaciones se deberían centrar en situaciones específicas a bordo de buques determinados.

2.2 En relación con las cargas sólidas a granel, el DSC 9 decidió incluir las Recomendaciones sobre la utilización sin riesgos de plaguicidas en los buques como apéndice en el Código de Cargas a Granel revisado. Este instrumento independiente de la OMI debe contener recomendaciones que traten de la fumigación de la carga seca a granel.

2.3 En relación con las mercancías peligrosas transportadas en bultos, las Recomendaciones contienen orientaciones sobre arrumazón, estiba e información que no son plenamente compatibles con las reglas del Código IMDG. La revisión de las Recomendaciones dará lugar a una edición totalmente armonizada con el Código IMDG por lo que respecta a la manipulación, la estiba y el transporte de unidades fumigadas.

2.4 Existe una necesidad imperiosa, dado que algunas delegaciones han presentado ponencias al MEPC y al DSC en las que manifiestan su preocupación por la situación existente. Como parte de la labor propuesta está relacionada con la elaboración de un Código de Cargas a Granel revisado, ya existe un plazo previsto de ultimación.

3 Análisis de las cuestiones planteadas, teniendo en cuenta el coste para el sector marítimo y las cargas legislativas y administrativas en todo el mundo

Esta previsto que no suponga ningún costo para el sector marítimo. Se espera que las cargas administrativas para la Organización y los Estados Miembros sean mínimas.

4 Ventajas

La naturaleza ambigua de las recomendaciones existentes ha dado lugar a la manipulación incorrecta de la fumigación, ocasionándose en algunos casos riesgos para el público en general y la intoxicación del personal portuario y del aduanero. Se crearán orientaciones específicas y se eliminarán las ambigüedades en la aplicación de las orientaciones.

5 Prioridad y plazos de ultimación previstos

A esta cuestión se le debería otorgar una alta prioridad, al tratarse de un tema preocupante desde hace tiempo y constituir un apéndice del Código de Cargas a Granel revisado. Se espera que dos periodos de sesiones sean necesarios para ultimar la cuestión. Ésta debería incluirse en el orden del día del DSC 11.

6 Indicación específica de las medidas que es preciso adoptar

Las recomendaciones revisadas deberán prepararse como anexos (apéndices, suplementos) del Código de Cargas a Granel y del Código IMDG. Las recomendaciones de carácter general sobre el control de plagas a bordo de todos los tipos de buques deberán publicarse en forma de circular específica.

7 Observaciones sobre los criterios de aceptación general

El tema de la propuesta pertenece al ámbito de los objetivos de la OMI. Se trata de aclarar una recomendación de la OMI. No existen normas adecuadas del sector, dado que las normas actuales únicamente abarcan parte de los temas en cuestión. Las ventajas justifican las medidas propuestas.

8 Indicación de los órganos auxiliares que son imprescindibles para completar la labor

La labor puede ser realizada por el Subcomité de Transporte de Mercancías Peligrosas, Cargas Sólidas y Contenedores. Será necesario enmendar los cursos de formación de la OMI, en lo cual podrían participar otros órganos de la Organización.

ANEXO 6**PROYECTO DE ENMIENDAS A LA CIRCULAR MSC/Circ.859 SOBRE LOS PROGRAMAS DE INSPECCIÓN DE LAS UNIDADES DE TRANSPORTE QUE LLEVEN MERCANCÍAS PELIGROSAS**

- 1 Modifíquese el párrafo 4.9 de la manera siguiente:
".9 accesorios de fijación de vehículos cisterna de transporte por carretera."
- 2 Añádase el siguiente nuevo párrafo 4.9 y numerar el actual párrafo 4.9 como 4.10:
".9 defectos estructurales graves*".
- 3 Adjúntese el cuadro que figura en el anexo sobre los resultados de los programas de inspección en la circular MSC/Circ.859 revisada. Modifíquese el párrafo 5 de modo que diga: "... de manera estructurada, preferentemente utilizando el modelo presentado en el anexo, y a que incluyan en ellos ...".
- 4 Suprímase el subpárrafo 5.4.
- 5 En toda la circular, sustitúyase "contenedores, otras unidades de transporte y vehículos" por "contenedores, vehículos y otras unidades de transporte".

* Únicamente por lo que respecta a esta cuestión, el programa de inspección debería ampliarse para que comprenda todos los contenedores sujetos al Código CSC. A fin de determinar los defectos específicos, se deberán aplicar las orientaciones sobre defectos estructurales graves en los contenedores, formuladas en la circular CSC/Circ.134. Asimismo, las disposiciones estipuladas en 7.4.6.4.2 del Código IMDG son aplicables a los contenedores sujetos al Convenio CSC que transporten mercancías peligrosas de la Clase 1.

ANEXO

RESULTADOS DE LOS PROGRAMAS DE INSPECCIÓN

País _____

Elemento	Número	Porcentaje
<i>Unidades inspeccionadas(5.1)</i>		
<i>Unidades que presentan defectos(5.2):</i> <ul style="list-style-type: none"> - total - cargadas en el país - cargadas fuera del país 		
<i>Defectos (5.3):</i> Documentación (4.3): <ul style="list-style-type: none"> - Declaración de mercancías peligrosas - Certificado de arrumazón en el contenedor/vehículo 		
Rótulos y marcas (4.1)		
Placa de aprobación relativa a la seguridad exigida por el Convenio CSC (4.8)		
Defectos estructurales graves (4.9)		
Accesorios de fijación de vehículos cisterna para el transporte por carretera (4.10)		
Cisternas portátiles o vehículos cisterna para el transporte por carretera (inadecuados o dañados) (4.5)		
Etiquetado (de bultos) (4.2)		
Embalaje/envases (inadecuados o dañados) (4.4)		
Segregación de la carga (4.7)		
Estiba/sujeción en el interior de la unidad (4.6)		

Por "unidad" se entiende "contenedores, vehículos y otras unidades de transporte".

ANEXO 7

**PROPUESTA DE PROGRAMA DE TRABAJO REVISADO DEL SUBCOMITÉ Y
ORDEN DEL DÍA PROVISIONAL DEL DSC 11**

Propuesta de programa de trabajo revisado del Subcomité			Referencias
		Plazo o periodos de sesiones previstos	
1	Armonización del Código IMDG con las Recomendaciones relativas al transporte de mercancías peligrosas, de las Naciones Unidas	Indefinido	MSC 63/23, párrafo 10.6; DSC 9/15, sección 3
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	Indefinido	CDG 45/22, sección 11 y párrafo 20.2; DSC 9/15, sección 6
3	Enmiendas al Código de Cargas a Granel, incluida la evaluación de las propiedades de las cargas sólidas a granel	Indefinido	BC 34/17, sección 3; DSC 9/15, sección 4
4	Análisis de siniestros (coordinado por el Subcomité FSI)	Indefinido	MSC 70/23, párrafos 9.17 y 20.4; DSC 9/15, sección 6
A.1	Enmienda (33-06) (34-08) al Código IMDG y a sus suplementos	2005 2007	DSC 3/15, párrafo 12.6; DSC 9/15, sección 3 DSC 10/17, sección 14
A.2	Examen del Anexo III del MARPOL 73/78	2005	DSC 3/15, párrafo 12.6; MEPC 48/21, párrafo 18.3.1; DSC 9/15, sección 3

- Notas:**
- "A" significa punto de alta prioridad y "B" significa punto de baja prioridad. No obstante, dentro de los grupos de alta y baja prioridad, los distintos puntos no aparecen en un orden de prioridad específico.
 - Los puntos impresos en **negrita** se han seleccionado para el orden del día provisional del DSC 11.
 - El texto que se propone suprimir aparece ~~tachado~~ y el que se propone añadir o modificar aparece **sombreado**.

	Plazo o periodos de sesiones previstos	Referencias
A.32	Aplicación obligatoria del Código de Cargas a Granel	2007 DSC 3/15, párrafo 12.7; MSC 78/25, párrafo 13.7; DSC 9/15, sección 4
A.43	Medidas para incrementar la protección marítima	2006 MSC 75/24, párrafo 22.9; DSC 9/15, sección 9
A.54	Orientaciones sobre defectos estructurales graves en los contenedores: procedimiento de notificación de defectos estructurales graves	2005 2006 MSC 75/24, párrafo 22.15; DSC 9/15, sección 8 DSC 10/17, sección 8
A.65	Examen del Código de Buques Especiales (coordinado por el Subcomité DE)	2 periodos de sesiones 2007 MSC 78/26, párrafo 24.9
A.76	Enmiendas al Código ESC	2005 2006 DSC 8/15, sección 5; MSC 78/26, párrafo 24.15.3 DSC 10/17, sección 7
A.87	Revisión de las Directrices LHNS y OSV	2006 MSC 79/23, párrafo 20.8
A.9	Enmiendas a las Directrices relativas a las tapas de escotilla parcialmente estancas a la intemperie en los buques portacontenedores	2005 MSC 79/23, párrafo 20.6
A.108	Ampliación del Código BLU para incluir el grano	2006 MSC 79/23, párrafo 20.7
A.119	Orientaciones sobre la provisión de condiciones de trabajo seguras para la sujeción de contenedores	2006 MSC 80/24, párrafo 21.8
A.10	Examen de las recomendaciones sobre la utilización sin riesgos de plaguicidas en los buques	2007 DSC 10/17, párrafo 4.23

*Proyecto de orden del día provisional del DSC 11**

- 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 (34-08) al Código IMDG y a sus suplementos
 - 4 Enmiendas al Código de Cargas a Granel, incluida la evaluación de las propiedades de las cargas sólidas a granel
 - 5 Aplicación obligatoria del Código de Cargas a Granel
 - .1 definición de las partes obligatorias y recomendatorias del Código de Cargas a Granel, así como de las enmiendas correspondientes
 - .2 enmiendas a los capítulos VI y VII del Convenio SOLAS para hacer obligatorio el Código de Cargas a Granel
 - 6 Informes y análisis de siniestros y sucesos
 - 7 Medidas para incrementar la protección marítima
 - 8 Orientaciones sobre defectos estructurales graves en los contenedores: procedimiento de notificación de defectos estructurales graves
 - 9 Examen del Código de Buques Especiales
 - 10 Enmiendas al Código ESC
 - 11 Revisión de las Directrices LHNS y OSV
 - 12 Ampliación del Código BLU para incluir el grano
 - 13 Orientaciones sobre la provisión de condiciones de trabajo seguras para la sujeción de contenedores

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

- 14 Examen de las Recomendaciones sobre la utilización sin riesgos de plaguicidas en los buques.
 - 15 Programa de trabajo y orden del día del DSC 12
 - 16 Elección de Presidente y Vicepresidente para 2007
 - 17 Otros asuntos
 - 18 Informe para el Comité de Seguridad Marítima
-