

Informe resumen propuestas reunión Subcomisión MM.PP. por Vía Marítima
(05-09-2018)

Se estudiarán en esta convocatoria las siguientes propuestas del Subcomité de Transporte de Cargas y Contenedores de la OMI (Subcomité CCC), que se presentarán en la reunión que se va a celebrar en Londres del 10 al 14 de septiembre.

CCC 5-3 (Alemania) Enmiendas al código IGF¹ y elaboración de directrices relativas a los combustibles de bajo punto de inflamación

Informe del Grupo de trabajo sobre la elaboración de disposiciones técnicas para la seguridad de los buques que utilicen combustibles de bajo punto de inflamación.

CCC 5-6-1 (Alemania) Aplicación de la disposición especial 776

Se propone dejar de aplicar la disposición especial 76 a algunas entradas y, para otras, sustituirla por una prohibición de transporte.

El texto actual de la SP 76 lleva a la conclusión de que la autorización de un Estado tiene que ser aceptada posteriormente por las autoridades del resto de Estados de conformidad con la disposición 7.9.2.1 del Código IMDG. Esto plantearía un problema si, por ejemplo, la autoridad del país de origen autoriza el transporte por mar mientras que en el país de destino se prohíbe el transporte por otros medios (carretera, ferrocarril). Esta falta de claridad podría subsanarse sustituyendo la disposición especial 76 en su conjunto por una prohibición de transporte, de modo que el transporte solo sea posible con una exención de conformidad con la disposición 7.9.1 del Código IMDG. Las autoridades encargadas de conceder dicha exención son las autoridades del Estado rector del puerto de salida, el Estado rector del puerto de llegada o el Estado de abanderamiento. Si una de las autoridades ha concedido una exención, el beneficiario de la misma debe notificar a las demás autoridades competentes interesadas, con anterioridad a cualquier expedición contemplada por la exención, de conformidad con la disposición 7.9.1.1 del Código IMDG.

CCC 5-6-2 (Alemania) Propiedades y observaciones en la Lista de mercancías peligrosas del capítulo 3.2 en lo que respecta al nº ONU 2754 - N-ETILTOLUIDINAS

Se propone suprimir el término "inflamable" en la primera clase de la columna (17) de la Lista de mercancías peligrosas del capítulo 3.2 en lo que respecta al nº ONU 2754 (N-ETILTOLUIDINAS), puesto que no presentan propiedades inflamables en el sentido que se le da al término en el Código IMDG.

CC 5-6-3 (Alemania) Segregación del nitrato amónico y de los cloratos/percloratos

Alemania considera necesario homogeneizar los requisitos de segregación del nitrato amónico clase 1 respecto a los cloratos/percloratos, aplicándose para ello el mismo nivel de segregación que para la clase 5.1 que es "*separado de*", más restrictivo que el actual "*a distancia de*".

Con este objetivo se propone sustituir "a distancia de" por "separado de", para los códigos SG27, SG28 y SG34. Esta modificación aplicaría a los nitratos amónicos clase 1 (ONUs 0004, 0222 y 0402), a los explosivos (ONUs 0081, 0082, 0241 y 0331, siempre que contengan compuestos amónicos), y a los explosivos para voladuras tipo C (ONU 0083).

¹ Código internacional de seguridad para los buques que utilizan gases y otros combustibles de baja temperatura de ignición

CCC 5-6-4 (Francia) Enmiendas al párrafo 5.4.3.1 del Código IMDG y proyecto de modificaciones al manifiesto de mercancías peligrosas

Francia opina que, de acuerdo con las prescripciones generales de los párrafos 5.1.1.3.2 y 5.1.1.3.3, debe llevarse a bordo del buque toda la información necesaria para el transporte de mercancías peligrosas.

Para lograr este objetivo propone introducir una enmienda al párrafo 5.4.3.1 del Código IMDG, en la que se indique que esta lista especial "se complementará con las disposiciones especiales del capítulo 3.3, los códigos de estiba y manipulación de las secciones 7.1.5 y 7.1.6 y los códigos de segregación de la sección 7.2.8 aplicables al transporte de mercancías peligrosas o los artículos peligrosos en cuestión."

CCC 5-6-5 (Francia) Proyecto de enmiendas a las secciones 4.1.1, 4.1.2 y 4.2.4 del Código IMDG

El Código IMDG que está en vigor dispone, en sus párrafos 4.2.1.9.8, 4.2.2.7.4, 4.2.3.6.5, que las cisternas portátiles no se llenarán ni descargarán mientras permanezcan a bordo.

El párrafo y 4.2.6.1 establece, a su vez, que los vehículos cisterna para el transporte por carretera y los vehículos de carretera con elementos para gases no se llenarán ni descargarán mientras permanezcan a bordo."

Esto es aplicable a las cisternas portátiles utilizadas para el transporte de gases licuados no refrigerados y productos químicos a presión, y para el transporte de gases licuados refrigerados de la clase 2.

No parece coherente que las prohibiciones mencionadas se apliquen solamente a las cisternas portátiles mencionadas en las secciones 4.2.1, 4.2.2 y 4.2.3, a los vehículos cisterna para el transporte por carretera y a los vehículos de carretera con elementos para gases mencionados en la sección 4.2.6, y que no haya una disposición equivalente para los embalajes/envases, los recipientes intermedios para graneles (RIG) y los contenedores de gas de elementos múltiples (CGEM), mencionados en las secciones 4.1.1.

Por ello se propone modificar las secciones 4.1.1, 4.1.2 y 4.2.4 del Código IMDG añadiendo la misma exigencia (no se llenarán ni descargarán mientras permanezcan a bordo) para los embalajes/envases, incluidos los de gran tamaño, los recipientes intermedios para graneles (RIG) y los contenedores de gas de elementos múltiples.

CCC 5-6-6 (Francia) Proyecto de enmiendas a las secciones 5.4.3.2.1 del Código IMDG

Se propone modificar el párrafo 5.4.3.2.1 del Código a fin de adaptarlo a la enmienda 39-18 de los párrafos 3.4.6.1 y 3.5.6.1 (sustitución de la expresión "declaración de mercancías peligrosas" por "documento de transporte de mercancías peligrosas").

CCC 5-6-7 (Consejo internacional de fabricantes de pinturas y tintas de imprimir (IPPIC)) Declaración de la información que complementa el nombre de expedición en la información relativa al transporte de mercancías peligrosas

IPPIC ha observado que la prescripción que figura en el párrafo 5.4.1.4.3.6 del Código IMDG relativa a la información sobre el punto de inflamación que debe facilitarse en el caso de las mercancías peligrosas transportadas con un punto de inflamación igual o inferior a 60 °C, tal y como está redactado, parece que se aplica a todas las mercancías peligrosas, con una

excepción específica para los peróxidos orgánicos de la clase 5.2 que también sean inflamables.

El punto de inflamación es un criterio que no se aplica a todas las mercancías peligrosas. De hecho, solo es pertinente cuando las mercancías peligrosas sean sustancias líquidas con un peligro principal o secundario de la clase 3 (incluidas las sustancias transportadas a una temperatura igual o superior a su punto de inflamación).

Esta observación está respaldada por el texto que figura en los párrafos 7.4.2.3.1, 7.4.2.3.2, 7.4.2.3.3, 7.5.2.7, 7.5.2.8 y 7.5.2.10 del capítulo 7, en los cuales se indica "o líquidos que tengan un punto de inflamación de...".

En el pasado, las compañías navieras han interpretado erróneamente que esta prescripción se aplica a las mercancías peligrosas en general, incluidos los aerosoles y los sólidos inflamables. Los consignatarios se han encontrado con que sus expediciones han sido retenidas debido a que esta información no figura en el documento de transporte de mercancías peligrosas.

En aras de la claridad, y para evitar demoras innecesarias en el transporte de mercancías expedidas y documentadas de manera correcta, se propone modificar el alcance de la prescripción a fin de excluir específicamente los aerosoles y los sólidos inflamables.

Se propone aclarar también la prescripción relativa a la información complementaria sobre el punto de inflamación de las mercancías peligrosas que se exige en la descripción de las mercancías peligrosas que figura en el documento de transporte.

CCC 5-6-8 (Alemania) Guía de primeros auxilios

En este documento se facilita una propuesta nueva sobre la administración del paracetamol y varias propuestas de enmiendas relacionadas con el asesoramiento médico que se proporciona en el cuadro 19, el uso de furosemida, y el texto del apéndice 2 de la Guía GPA².

CCC 5-6-9 (Alemania) Aprobación y utilización de cisternas de plástico reforzado con fibra

Se pone de relieve la necesidad de armonizar las disposiciones del Código IMDG para las cisternas de plástico reforzado con fibra (PRF), incorporadas como cisternas de tipo 4 de la OMI. El Subcomité de Expertos en Transporte de Mercancías Peligrosas está trabajando en la elaboración de las prescripciones y disposiciones adecuadas para la aprobación multimodal de estas cisternas.

CCC 5-6-10 (ICS) Transporte sin riesgos de las sustancias polimerizantes

A fin de garantizar y mejorar la mitigación adecuada de los riesgos asociados a las sustancias polimerizantes en el transporte marítimo, se propone exigir directamente al expedidor/consignatario mencionado en la declaración de mercancías peligrosas que garantice que el nivel de estabilización sea suficiente para evitar una polimerización peligrosa de la sustancia contenida en el embalaje/envase, el RIG o la cisterna.

Además, se propone exigir al expedidor/consignatario que especifique y confirme lo siguiente en la declaración sobre mercancías peligrosas:

1. indicación de la Temperatura de Polimerización Autoacelerada; y

² Guía de primeros auxilios para uso en caso de accidentes relacionados con mercancías peligrosas

2. que los inhibidores químicos empleados son suficientes para la duración prevista del transporte y las temperaturas ambiente previstas durante el transporte marítimo, así como en el transbordo, y
3. que la regulación de la temperatura no es necesaria; o
4. si se requiere la regulación de la temperatura, el tipo de prescripciones de refrigeración/tipo de contenedor utilizado, según proceda, de conformidad con lo dispuesto en la sección 7.3.7.3.2 del Código IMDG.

CCC 5-6-11 (Federación Rusa) Aplicación práctica de la sección 7.9.2 del Código IMDG

La Federación de Rusia tiene la intención de ofrecer a los Estados interesados en los que se fabriquen embalajes/envases para mercancías peligrosas, la participación en compromisos bilaterales a efectos del reconocimiento mutuo de los documentos sobre embalajes/envases expedidos de conformidad con el Código IMDG, incluida la posibilidad de que se utilicen dichos embalajes/envases para la carga de mercancías peligrosas en los puertos rusos.

La Federación de Rusia considera que, en ausencia de dichos compromisos, no existirán motivos suficientes para reconocer por defecto los documentos sobre el embalaje/envase de mercancías peligrosas que hayan sido expedidos por las autoridades competentes de otros Estados o los órganos autorizados por ellas cuando dichas mercancías se presenten para su embarque en puertos rusos, dado que no existe ningún mecanismo que confirme que cumplen todas las prescripciones aplicables del Código IMDG.

La Federación de Rusia considera útil sugerir que dicho enfoque se incluya en el Código IMDG como referencia para una posible medida recomendatoria por parte de los Estados Miembros.

CCC 5-6-12 (República de Corea) Enmienda a la disposición especial 951

En el presente documento se propone suprimir la disposición especial 951, que se asigna al CARBURO CÁLCICO (Nº ONU 1402) en la lista de mercancías peligrosas del capítulo 3.2, así como suprimir la disposición especial 951 en el capítulo 3.3 ya que, en la actualidad, esta sustancia no puede transportarse en un contenedor para graneles de conformidad con el Código IMDG (Enmienda 38-16).

CCC 5-6-13 (República de Corea) Enmienda a la disposición especial 76

En la presente nota se respalda el contenido del documento CCC 5/6/1 (Alemania) y se presentan algunas propuestas sobre la disposición especial 76 (prohibición de transporte), así como información y observaciones adicionales a esta cuestión.

CCC 5-6-14 (República de Corea) Aclaración de las disposiciones sobre la cantidad limitada para las BEBIDAS ALCOHÓLICAS (Nº ONU 3065)

En la Lista de mercancías peligrosas que figura en el capítulo 3.2 del Código IMDG, se asigna lo siguiente a la entrada correspondiente a "BEBIDAS ALCOHÓLICAS (Nº ONU 3065), con más de un 24 % pero no más de un 70 %, en volumen, de alcohol":

- 1.1. grupo de embalaje/envase: GE/E III;
- 1.2. cantidad limitada: 5 l; y
- 1.3. disposición especial: 145.

La disposición especial 145 establece que las bebidas alcohólicas del Grupo de embalaje/envase III que se transportan en recipientes de 250 l o menos no están sujetas a las disposiciones del Código IMDG”.

Cuando se transporta un volumen de la sustancia no superior a 5 l no está claro qué disposición se aplica, es decir, si se aplica la disposición relativa a la cantidad limitada (5 l), de la columna 7a, o si la carga transportada no está sujeta al Código IMDG, tal como se indica en la disposición especial 145.

A fin de aclarar esta cuestión, se propone modificar la entrada correspondiente en la Lista de mercancías peligrosas como se indica a continuación:

Nº ONU 3065, GE/E III En la columna (7ª), sustitúyase "5 l" por "véase la disposición especial 145".

CCC 5-7 (Alemania) Enmiendas al código ESC relativas a la estiba en función de las condiciones meteorológicas. Enmiendas al anexo 13 del Código ESC

En este documento se estudia la reducción de los valores de aceleración en condiciones sujetas a la meteorología, y la aplicabilidad del anexo 13 a la carga de los buques de transbordo rodado, y se informa de la posibilidad de introducir nuevas enmiendas en el anexo 13 para mejorar su aplicación a las cargas de características no habituales.

También se propone una interpretación unificada de la sujeción de la carga basada en las condiciones ambientales, tal como figura en el anexo 13 del Código de prácticas de seguridad para la estiba y sujeción de la carga (Código ESC).

CCC 5-7-1 (Suecia) Enmiendas al código ESC relativas a la estiba en función de las condiciones meteorológicas. Propuestas de enmienda al capítulo 7 del anexo 13 del Código ESC

La finalidad de esta propuesta es armonizar el marco jurídico del trincaje en función de las condiciones meteorológicas (WDL) con las disposiciones de otras normativas de la OMI, así como reforzar la seguridad marítima implantando las recomendaciones basadas en los resultados del proyecto de investigación Lashing@Sea para la mejora de los sistemas de trincaje.

CCC 5-8 (IACS) Interpretación unificada de las disposiciones de los convenios de la OMI relativos a la seguridad, la protección y el medio ambiente. Interpretación unificada sobre la protección de la estructura de acero del buque contra fugas de combustible de gas licuado.

En este documento se proporciona una interpretación unificada sobre la protección de la estructura de acero contra fugas de combustible de gas licuado, elaborada con miras a facilitar una implantación uniforme y mundial del párrafo 6.3.10 (parte A-1) del Código IGF.

CCC 5-8-1 (IACS) Interpretación unificada de las disposiciones de los convenios de la OMI relativos a la seguridad, la protección y el medio ambiente. Aclaración del párrafo 7.1.4.4.2 del Código IMDG.

En este documento se examina la necesidad de aclarar las expresiones "dispositivos de salvamento" y "zonas de acceso público", que se utilizan en el párrafo 7.1.4.4.2 del Código IMDG, tras recibir observaciones de los funcionarios encargados de la inspección por el Estado rector del puerto.

CCC 5-8-2 (IACS) Interpretación unificada de las disposiciones de los convenios de la OMI relativos a la seguridad, la protección y el medio ambiente. Capacidad de la bomba contraincendios de emergencia (párrafo 11.3.4 del Código CIG)

En este documento se solicita aclaración respecto de la implantación del párrafo 11.3.4 del Código CIG³, enmendado por la resolución MSC.370 (93), con relación a la capacidad de la bomba contraincendios de emergencia.

CCC 5-8-3 (IACS) Interpretación unificada de las disposiciones de los convenios de la OMI relativos a la seguridad, la protección y el medio ambiente. Proyecto de interpretación unificada del párrafo 9.4.4 del Código CIG

Este documento contiene un proyecto de interpretación unificada que ha sido elaborado a fin de facilitar la implantación mundial y uniforme del párrafo 9.4.4 del Código CIG.

CCC 5-8-4 (Noruega) Interpretación unificada de las disposiciones de los convenios de la OMI relativos a la seguridad, la protección y el medio ambiente. Interpretación unificada del párrafo 6.3.7 de la parte A-1 del Código IGF

Se ha observado que el término "supuesto de fuga máxima probable", utilizado en el párrafo 6.3.7 de la parte A-1 del Código IGF, no se interpreta de manera uniforme. Dicho párrafo se aplica también a las estancias de preparación del combustible que se sitúan en espacios cerrados, y no en la cubierta expuesta, conforme se prescribe en el párrafo 5.8 de la parte A-1 del Código IGF.

Noruega propone matizar la interpretación a fin de garantizar la fiabilidad de los espacios que rodean los sistemas de tuberías de GNL de forro sencillo.

CCC 5-8-5 (CESA Y EUROMOT) Interpretación unificada de las disposiciones de los convenios de la OMI relativos a la seguridad, la protección y el medio ambiente. Interpretación unificada del Código IGF con relación a las prescripciones funcionales que se aplican a las válvulas de admisión de gas en motores de combustible mixto y motores de gas

En el presente documento se propone un proyecto de interpretación unificada del Código IGF con relación a las prescripciones funcionales que se aplican a las válvulas de admisión de gas en motores de combustible mixto y motores de gas, a fin de prevenir explosiones

CCC 5-8-6 (IACS) Interpretación unificada de las disposiciones de los convenios de la OMI relativos a la seguridad, la protección y el medio ambiente. Sistemas de aspersión de agua de la cubierta (párrafos 11.3.1, 11.3.3 y 11.3.4 del Código CIG) (interpretación unificada GC22 de la IACS)

Se propone una interpretación unificada en relación con a las disposiciones relativas a:

- a) Protección de las embarcaciones de supervivencia
- b) Grupos de tanques en la zona de carga
- c) Bombas contraincendios utilizadas como bombas de aspersión

³ Código Internacional para la construcción y el equipo de buques que transporten gases licuados a granel

CCC 5-8-7 (IACS) Interpretación unificada de las disposiciones de los convenios de la OMI relativos a la seguridad, la protección y el medio ambiente. Interpretación unificada del párrafo 5.12.3.1 del Código CIG.

Este documento propone las siguientes interpretaciones unificadas:

"un sistema de aislamiento térmico como se requiere para reducir al mínimo las fugas de calor hacia la carga durante las operaciones de trasvase" significa que las propiedades del aislamiento térmico de los sistemas de tuberías de la carga tendrán en cuenta el cálculo de calor general realizado para el sistema de contención del tanque y la capacidad del sistema de control de la presión/temperatura propuesto (por ejemplo, equipos de refrigeración) adoptado en cada buque de conformidad con las prescripciones del capítulo 7 del Código.

La frase *"los sistemas de tuberías de la carga estarán provistos de un sistema de aislamiento térmico como se requiere ... para proteger al personal contra el contacto directo con superficies frías"* significa que las superficies de los sistemas de tuberías de la carga con las que el personal suela tener contacto en condiciones normales se protegerán mediante un aislamiento térmico.

"Las superficies de los sistemas de tuberías de la carga con las que el personal suela tener contacto en condiciones normales" no incluyen:

- las superficies de los sistemas de tuberías de la carga que estén protegidas por medidas de filtro físico a fin de prevenir el contacto directo;
- las superficies de las válvulas manuales, que tienen vástagos extensibles que protegen al operador de la temperatura de la carga;
- los fuelles; y
- las superficies de los sistemas de tuberías de la carga cuya temperatura de proyecto (que se determinará mediante la temperatura de fluido interno) sea superior a -10°C .

CCC 5-8-8 (IACS) Interpretación unificada de las disposiciones de los convenios de la OMI relativos a la seguridad, la protección y el medio ambiente. Interpretación unificada del párrafo 4.19.1.6 del Código CIG.

En el anexo de este documento se recoge la siguiente interpretación unificada sobre el párrafo 4.19.1.6 del Código CIG:

1. El sistema de calefacción especificado en el párrafo 4.19.1.6.1 será tal que, en el caso de un fallo de un componente mecánico o eléctrico de cualquier parte del sistema, pueda mantenerse la calefacción, como mínimo, al 100 % de la necesidad térmica teórica.
2. Cuando la prescripción anterior se cumpla por duplicación de los componentes de sistema, es decir, calentadores, bombas de circulación de glicol, panel de control eléctrico, calderas auxiliares, etc., los componentes de al menos uno de los sistemas se alimentarán del cuadro de distribución de emergencia.
3. En los casos en que no sea posible la duplicación de la fuente principal de calefacción, por ejemplo, una caldera alimentada con combustible líquido, se proveerán propuestas alternativas como un calentador eléctrico capaz de proporcionar el 100 % de la necesidad térmica teórica, que se alimentará de un circuito individual dispuesto de forma separada en el cuadro de distribución de emergencia. Podrán considerarse otras soluciones a fin de cumplir las prescripciones estipuladas en el párrafo 4.19.1.6.1, siempre que se haya realizado una

evaluación de riesgos que resulte satisfactoria a juicio de la Administración. La prescripción estipulada en el párrafo 2 sigue aplicándose a los demás componentes eléctricos del sistema.

CCC 5-8-9 (IACS) Interpretación unificada de las disposiciones de los convenios de la OMI relativos a la seguridad, la protección y el medio ambiente. Interpretación unificada del párrafo 5.13.1.1 del Código CIG.

El presente documento contiene la siguiente propuesta de interpretación unificada del párrafo 5.13.1.1:

Las válvulas de parada de emergencia, que tienen materiales cuya temperatura de fusión es inferior a 925 °C, no incluyen las válvulas de parada de emergencia que utilizan materiales cuya temperatura de fusión es inferior a 925 °C para componentes como la cubierta de goma del asa, cuyo fallo no ocasionaría de por sí el deterioro del forro exterior o estanquidad del asiento.

CCC 5-8-10 (IACS) Interpretación unificada de las disposiciones de los convenios de la OMI relativos a la seguridad, la protección y el medio ambiente. Interpretaciones unificadas de los párrafos 11.3.1, 12.5.2.1 y 15.10.1 del Código IGF.

El presente documento contiene la siguiente propuesta de interpretación unificada de los párrafos:

11.3.1: La prevención contra incendios se refiere a la protección estructural contra incendios y no incluye los medios de evacuación.

Los espacios cerrados que contengan equipo para la preparación del combustible, como bombas, compresores u otras fuentes potenciales de ignición, estarán provistos de un sistema fijo de extinción de incendios que cumpla lo dispuesto en el Convenio SOLAS y en el Código SSCI, y que tenga en cuenta los volúmenes de concentración y aplicación prescritos para extinguir incendios provocados por gas.

12.5.2.1: A los efectos de la clasificación de zonas potencialmente peligrosas, los espacios de bodega de almacenamiento de combustible que contengan tanques de tipo C con fuentes potenciales de fugas dentro de un espacio de las conexiones del tanque y no tengan acceso a ningún área potencialmente peligrosa, no se considerarán potencialmente peligrosos.

En los casos en que los espacios de bodega de almacenamiento de combustible incluyan fuentes potenciales de fugas, por ejemplo, las conexiones del tanque, se considerarán emplazamientos 1 de zonas potencialmente peligrosas.

En los casos en que los espacios de bodega de almacenamiento de combustible incluyan accesos con cierre al espacio de las conexiones de los tanques se considerarán emplazamientos 2 de una zona potencialmente peligrosa.

15.10.1

Los medios aceptables para confirmar que el sistema de ventilación cuenta con la "capacidad de ventilación prescrita" son, entre otros, los siguientes:

- La vigilancia del funcionamiento del ventilador o motor eléctrico de ventilación combinado con indicadores de subpresión; o
- La vigilancia del funcionamiento del ventilador o motor eléctrico de ventilación combinado con indicadores del flujo de ventilación; o

- La vigilancia del caudal de ventilación a fin de indicar que el caudal de aire prescrito está establecido.

CCC 5-9 (Canadá) Resultados de las inspecciones de mercancías peligrosas transportadas en bultos. Informe de Canadá

CCC 5-9-1 (China) Resultados de las inspecciones de mercancías peligrosas transportadas en bultos. Informe de China

CCC 5-9-2 (República de Corea) Resultados de las inspecciones de mercancías peligrosas transportadas en bultos. Informe de la República de Corea

Canadá, China y la República de Corea presentan los informes del resultado de los programas de inspección inspecciones

CCC 5-9-3 (CANADA) Observaciones acerca de los documentos que contienen informes sobre sucesos.

A la luz de los informes actuales, así como de las conclusiones publicadas por Cargo Incident Notification System (CINS) y de los incidentes que han afectado a buques portacontenedores, se plantea la posibilidad de adoptar un nuevo enfoque para mejorar la vigilancia/visibilidad de las cargas transportadas en contenedores en la cadena de suministro marítima.

CCC 5-9-4 (ICHA) Observaciones sobre el documento CCC 5/INF.16 acerca de la ignición espontánea del carbón vegetal que causa incendios en contenedores transportados por buques portacontenedores

En los últimos años se han registrado varios incendios debidos al transporte de cargas declaradas como carbón vegetal no regulado. Dichos incendios se han producido tanto a bordo de buques como en tierra. Lógicamente, los incendios a bordo de los buques preocupan mucho al sector por el riesgo derivado de la presencia de un gran número de contenedores en las proximidades.

Teniendo en cuenta el historial de incendios y cuasiaccidentes, puede ser adecuado recurrir a un principio preventivo y sopesar la eliminación de las disposiciones especiales 223 y 925 de las entradas correspondientes al Nº ONU 1361 y al Nº ONU 1362 en la lista de mercancías peligrosas; o, de manera alternativa, determinar las medidas paliativas que pueden adoptarse, incluidas las relacionadas con el tamaño del embalaje/envase, a fin de reducir al mínimo la posibilidad de que se produzca un incendio de la carga como consecuencia del transporte de carbón vegetal.

CCC 5-12 (BIC) Información actualizada sobre la puesta en funcionamiento de la base de datos mundial sobre contenedores BoxTech

En el presente documento se facilita información actualizada sobre los trabajos de la Oficina Internacional de Contenedores (BIC) en relación con la puesta en funcionamiento de la base de datos mundial sobre contenedores BoxTech. La BIC puso en marcha BoxTech a fin de contar con una única plataforma en el sector para la información técnica sobre contenedores, incluida la tara, requerida para las declaraciones del método 2 de la masa bruta verificada (VGM).

BoxTech facilita una plataforma común para que los propietarios y empresas explotadoras de contenedores puedan registrar su flota de contenedores, incluida la tara, el tamaño y el tipo de contenedor, la masa bruta máxima, el peso máximo de apilamiento, etc., en una base de

datos central, a fin de poner dichas características a disposición de cualquier agente que intervenga en la cadena de transporte.

Tara y otros datos, a través del sitio web o la integración

Además de permitir la consulta de la tara de los contenedores en un único sitio web, la base de datos permite a los expedidores y a otros agentes automatizar las consultas de la API, de tal manera que proporcionando la referencia del contenedor, los sistemas accedan automáticamente a la base de datos y se registre directamente tanto la tara como otras características del contenedor. De este modo se eliminará la búsqueda manual y la introducción repetida de los datos de los contenedores.

Contribución a la seguridad y la eficacia

Se calcula que la flota mundial de contenedores supera los 25 millones de unidades, que están gestionadas por más de 2500 propietarios y empresas explotadoras. Una base de datos central de contenedores que incluya tal volumen de información contribuirá significativamente a la seguridad y la eficacia en el sector.

Situación actual

Veintitres meses después de su puesta en marcha, la base de datos se ha poblado con información sobre unos 11 millones de contenedores, lo que representa aproximadamente el 44 % de la flota mundial. Esto incluye a los tres transportistas más grandes y a dos de los cuatro arrendadores de contenedores más importantes. Más de 300 propietarios y empresas explotadoras se han inscrito para registrar la información relativa a sus flotas de contenedores, y más de 1600 expedidores, transitarios, terminales, etc. se han inscrito para contar con acceso a los datos. Estas cifras continúan aumentando cada semana.

La base de datos se puede consultar en: www.bic-boxtech.org

CCC 5-12-1 (BIC) Informe sobre las actividades relativas a la base de datos mundial de los ACEP

La base de datos mundial de los ACEP para cumplir la prescripción del Convenio acerca de la publicación de la información sobre los programas aprobados de exámenes continuos (ACEP), se puede consultar en: www.bic-acep.org

CCC 5-12-2 (UK) Enmiendas consiguientes al Código CIG (MSC.370(93))

Uk ha detectado la necesidad de modificar las enmiendas del capítulo 19 del Código CIG relativas a la lista de productos para los buques construidos antes del 1 de julio de 2016.

CCC 5-12-3 (WNTI) Material didáctico para el transporte marítimo seguro y eficiente de materiales radiactivos de la Clase 7 del Código IMDG

En este documento se propone examinar la posibilidad de elaborar material didáctico, por ejemplo, un curso modelo para el transporte marítimo seguro y eficiente de materiales radiactivos de la Clase 7 del Código IMDG.