SUBCOMITÉ DE TRANSPORTE DE CARGAS Y CONTENEDORES
8º periodo de sesiones
Punto 18 del orden del día

CCC 8/18
27 septiembre 2022
Original: INGLÉS

INFORME PARA EL COMITÉ DE SEGURIDAD MARÍTIMA Y EL COMITÉ DE PROTECCIÓN DEL MEDIO MARINO

Índice

Sección		Página
1	GENERALIDADES	4
2	DECISIONES DE OTROS ÓRGANOS DE LA OMI	5
3	ENMIENDAS AL CÓDIGO IGF Y ELABORACIÓN DE DIRECTRICES RELATIVAS A LOS COMBUSTIBLES DE BAJO PUNTO DE INFLAMACIÓN	6
4	ENMIENDAS A LOS CÓDIGOS CIG E IGF PARA INCLUIR EL ACERO AUSTENÍTICO CON ALTO CONTENIDO DE MANGANESO Y ORIENTACIONES CONEXAS RELATIVAS A LA APROBACIÓN DE MATERIAL METÁLICO ALTERNATIVO PARA EL SERVICIO CRIOGÉNICO	17
5	ENMIENDAS AL CÓDIGO IMSBC Y A SUS SUPLEMENTOS	18
6	ENMIENDAS AL CÓDIGO IMDG Y A SUS SUPLEMENTOS	27
7	ENMIENDAS AL CÓDIGO INTERNACIONAL PARA EL TRANSPORTE SIN RIESGOS DE GRANO A GRANEL (RESOLUCIÓN MSC.23(59)) A FIN DE INTRODUCIR UNA NUEVA CLASE DE CONDICIONES DE CARGA PARA COMPARTIMIENTOS ESPECIALES	46
8	REVISIÓN DE LAS RECOMENDACIONES REVISADAS RELATIVAS A LA ENTRADA EN ESPACIOS CERRADOS A BORDO DE LOS BUQUES (RESOLUCIÓN A.1050(27))	47
9	EXAMEN DE LOS INFORMES SOBRE SUCESOS EN QUE INTERVENGAN MERCANCÍAS PELIGROSAS O CONTAMINANTES DEL MAR TRANSPORTADOS EN BULTOS, OCURRIDOS A BORDO DE BUQUES O EN ZONAS PORTUARIAS	49
10	EXAMEN DEL CÓDIGO CIG	50
11	ELABORACIÓN DE MEDIDAS RELATIVAS A LA DETECCIÓN Y LA NOTIFICACIÓN OBLIGATORIA DE LOS CONTENEDORES	55

Sección		Página
	PERDIDOS EN EL MAR QUE PUEDAN MEJORAR LA DETERMINACIÓN DE LA SITUACIÓN, EL SEGUIMIENTO Y LA RECUPERACIÓN DE DICHOS CONTENEDORES	
12	INTERPRETACIÓN UNIFICADA DE LAS DISPOSICIONES DE LOS CONVENIOS DE LA OMI RELATIVOS A LA SEGURIDAD, LA PROTECCIÓN Y EL MEDIO AMBIENTE	59
13	ELABORACIÓN DE DIRECTRICES PARA LA SEGURIDAD DE LOS BUQUES QUE UTILIZAN AMONÍACO COMO COMBUSTIBLE	61
14	REVISIÓN DE LAS RECOMENDACIONES PROVISIONALES PARA EL TRANSPORTE DE HIDRÓGENO LICUADO A GRANEL	64
15	INFORME SOBRE LA MARCHA DE LA LABOR BIENAL Y ORDEN DEL DÍA PROVISIONAL DEL CCC 9	65
16	ELECCIÓN DE LA PRESIDENCIA Y LA VICEPRESIDENCIA PARA 2023	67
17	OTROS ASUNTOS	67
18	MEDIDAS CUYA ADOPCIÓN SE PIDE A LOS COMITÉS	70

LISTA DE ANEXOS

ANEXO 1 PROYECTO DE CIRCULAR MSC – DIRECTRICES PROVISIONALES PARA LA SEGURIDAD DE LOS BUQUES QUE UTILICEN GPL COMO COMBUSTIBLE

ANEXO 2 PLAN DE TRABAJO ACTUALIZADO PARA LA ELABORACIÓN DEL CÓDIGO IGF Y DE LAS DISPOSICIONES RELATIVAS A LA SEGURIDAD DE LOS COMBUSTIBLES ALTERNATIVOS

ANEXO 3 PROYECTO DE ENMIENDAS AL CÓDIGO IGF

ANEXO 4 PROYECTO DE CIRCULAR MSC – INTERPRETACIÓN UNIFICADA DE LAS PRESCRIPCIONES DEL CÓDIGO IGF RELATIVAS A LOS CUARTOS DE PREPARACIÓN DEL COMBUSTIBLE QUE NO ESTÁN SITUADOS EN CUBIERTAS EXPUESTAS

ANEXO 5 PROYECTO DE ENMIENDAS AL CÓDIGO INTERNACIONAL PARA EL TRANSPORTE SIN RIESGOS DE GRANO A GRANEL (RESOLUCIÓN MSC.23(59))

ANEXO 6 PROYECTO DE CIRCULAR MSC – INTERPRETACIONES UNIFICADAS RELATIVAS A LOS DISPOSITIVOS DE LOS COLECTORES DE TOMA DE COMBUSTIBLE INSTALADOS EN LOS BUQUES DE APROVISIONAMIENTO DE GNL PREVISTOS EN EL CÓDIGO CIG (ENMENDADO MEDIANTE LA RESOLUCIÓN MSC.370(93))

ANEXO 7 PROYECTO DE ENMIENDAS AL CAPÍTULO V DEL CONVENIO SOLAS

ANEXO 8 PROYECTO DE ENMIENDAS AL ARTÍCULO V DEL PROTOCOLO I DEL CONVENIO MARPOL

ANEXO 9 PROYECTO DE CIRCULAR MSC – INTERPRETACIONES UNIFICADAS DEL CÓDIGO CIG (ENMENDADO MEDIANTE LA RESOLUCIÓN MSC.370(93))

ANEXO 10 PROYECTO DE CIRCULAR MSC – INTERPRETACIÓN UNIFICADA DEL CÓDIGO IGF

ANEXO 11 INFORME ACTUALIZADO SOBRE LA MARCHA DE LA LABOR BIENAL DEL SUBCOMITÉ CORRESPONDIENTE AL BIENIO 2022-2023

ANEXO 12 PROPUESTA DE ORDEN DEL DÍA PROVISIONAL DEL CCC 9

ANEXO 13 DECLARACIONES DE LAS DELEGACIONES Y LOS OBSERVADORES*

* Las declaraciones se han incluido en este anexo en el orden y en el idioma en el que se realizaron (con la traducción a otro idioma si esta se facilitó) y clasificadas según el punto del orden del día al que se referían.

1 GENERALIDADES

Introducción

1.1 El Subcomité de transporte de cargas y contenedores (Subcomité CCC), celebró su 8º periodo de sesiones del 14 al 23 de septiembre de 2022, bajo la Presidencia de la Sra. M. Adams (Islas Marshall). También estuvo presente el Vicepresidente, el Sr. D. Anderson (Australia).

1.2 Asistieron al periodo de sesiones delegaciones de Estados Miembros y de Miembros Asociados de la OMI; representantes de las Naciones Unidas y organismos especializados; así como observadores de organizaciones intergubernamentales y de organizaciones no gubernamentales que gozan de carácter consultivo, según se indica en la lista que figura en el documento CCC 8/INF.1.

Discurso de apertura del Secretario General

1.3 El Secretario General dio la bienvenida a los participantes y pronunció el discurso de apertura; el Secretario General expresó sus condolencias al rey Carlos III y a otros miembros de la familia real, al Gobierno, al pueblo del Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte y a la Commonwealth por el fallecimiento de su majestad, la reina Isabel II. El Subcomité guardó un minuto de silencio en memoria de la reina y numerosas delegaciones también hicieron declaraciones para transmitir sus condolencias.

1.4 El Secretario General también expresó sus condolencias a la familia y a los colegas del antiguo Presidente del Comité de seguridad marítima, el Sr. Christian Breinholt (Dinamarca), recientemente fallecido (véase también el párrafo 17.13).

1.5 El texto completo del discurso de apertura del Secretario General puede descargarse del sitio web de la OMI en la siguiente dirección: https://www.imo.org/en/MediaCentre/SecretaryGeneral/Pages/Secretary-GeneralsSpeechesToMeetings.aspx.

Observaciones de la Presidenta

1.6 La Presidenta respondió agradeciendo al Secretario General sus palabras de asesoramiento y aliento, y le aseguró que sus consejos y peticiones recibirían la mayor consideración durante las deliberaciones del Subcomité. En nombre del Subcomité, la Presidenta también expresó sus condolencias a los miembros de la familia real, al Gobierno, al pueblo del Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte y a la Commonwealth por el fallecimiento de su majestad, la reina Isabel II.

Adopción del orden del día y cuestiones conexas

1.7 El Subcomité adoptó el orden del día (CCC 8/1/Rev.1) y acordó guiarse en su labor, en general, por las anotaciones que figuran en el documento CCC 8/1/1 (Secretaría) y las disposiciones de trabajo recogidas en el documento CCC 8/1/2 (Presidencia).

Utilización de medios de reunión híbrida

1.8 El Subcomité recordó que el Consejo, en su 127º periodo de sesiones, celebrado a distancia del 11 al 15 de julio de 2022, acordó (C 127/D, párrafo 17.3):

.1 utilizar los medios de reunión híbrida para complementar las reuniones presenciales a partir de septiembre de 2022, durante un periodo de prueba de un año;

.2 aplicar el Reglamento interior del Consejo y las "Orientaciones provisionales para facilitar los periodos de sesiones a distancia del Consejo de la OMI durante la pandemia de COVID-19", según proceda, y convino en que solamente se permitiría que votasen los representantes de los Miembros que asistieran a la reunión en la sede de la OMI de forma presencial; y

.3 invitar a otros órganos de la Organización a que sigan las decisiones del Consejo mencionadas más arriba y a que informen al Consejo en un periodo de sesiones futuro sobre su experiencia con tales reuniones.

1.9 En este contexto, tras mantener consultas con la Presidenta del MSC, el Subcomité acordó utilizar, a modo de prueba, los medios de reunión híbrida como complemento de sus reuniones presenciales (en adelante, "reuniones híbridas") en el presente periodo de sesiones, e informar a los Comités sobre la experiencia adquirida al respecto, según proceda (véase el párrafo 17.12).

2 DECISIONES DE OTROS ÓRGANOS DE LA OMI

Generalidades

2.1 El Subcomité tomó nota de los resultados del MSC 104, el MSC 105, el MEPC 77, el MEPC 78, el C/ES.34 y la A 32 que son de interés para su labor, según se indica en los documentos CCC 8/2 y CCC 8/2/1 (Secretaría), y los tuvo presentes en sus deliberaciones al tratar los puntos pertinentes del orden del día.

2.2 El Subcomité también tomó nota de que el MSC 104 había acordado establecer, con carácter excepcional, un ciclo especial intermedio para la entrada en vigor de enmiendas, de conformidad con las "Orientaciones sobre la entrada en vigor de enmiendas al Convenio SOLAS 1974 y a los instrumentos conexos de obligado cumplimiento" (MSC.1/Circ.1481), es decir, que los proyectos de enmienda al Convenio SOLAS y a los instrumentos conexos de obligado cumplimiento que son competencia del Comité, adoptados antes del 1 de julio de 2024, entrarán en vigor el 1 de enero de 2026 (MSC 104/18, párrafo 3.16.1).

2.3 Tras tomar nota asimismo de que el MSC 105 había pedido al Subcomité que examinara los documentos A 32/12/2 y MSC 105/2/2 (IACS), así como los asuntos relacionados con la elaboración de prescripciones de seguridad para contribuir a la consecución del objetivo de descarbonización, en el contexto de su labor sobre la elaboración del Código IGF, el Subcomité decidió examinar estos documentos, junto con el documento CCC 8/2/1 (IACS) al tratar el punto 3 del orden del día (véanse los párrafos 3.7 a 3.12).

2.4 Además de la información anterior, los resultados de la labor del:

.1 8º periodo de sesiones del Subcomité de implantación de los instrumentos de la OMI (Subcomité III), celebrado del 25 al 29 de julio de 2022, en relación con las lecciones aprendidas y las medidas preventivas determinadas a partir de los accidentes relacionados con la entrada en espacios cerrados a bordo de los buques, que se examinaron al tratar el punto 8 del orden del día (véanse los párrafos (véanse los párrafos 8.6 y 8.7); y

.2 C 127 sobre la utilización de medios para la celebración de reuniones híbridas, que se examinaron al tratar el punto 1 del orden del día (véanse los párrafos 1.7 y 1.8).

Conflicto militar actual entre la Federación de Rusia y Ucrania; y la Iniciativa sobre la Exportación de Cereales por el Mar Negro

2.5 El Subcomité tomó nota de una declaración formulada por la delegación de Ucrania, cuyo texto figura en el anexo 13, en la que se señalan las repercusiones de la actual invasión de Ucrania por parte de la Federación de Rusia en la crisis alimentaria mundial y se informa de los resultados de la implantación de la Iniciativa sobre el Transporte Seguro de Cereales y Productos Alimenticios desde los Puertos Ucranianos (Iniciativa sobre la Exportación de Cereales por el Mar Negro), que se puso en marcha el 22 de julio de 2022. En particular, la delegación confirmó la determinación de Ucrania de garantizar la implantación efectiva de la Iniciativa sobre la Exportación de Cereales por el Mar Negro; expresó su agradecimiento a la Secretaría de la OMI por su importante contribución a la preparación de este Acuerdo; y subrayó que el éxito de la implantación de la Iniciativa sobre la Exportación de Cereales por el Mar Negro se ve ensombrecido por el continuo robo de productos agrícolas ucranianos por parte de las fuerzas de ocupación rusas en el territorio de Ucrania, así como por los ataques a las infraestructuras portuarias utilizadas en el marco de la Iniciativa sobre la Exportación de Cereales por el Mar Negro.

2.6 A este respecto, el Secretario General proporcionó información actualizada sobre el papel activo que está desempeñando la OMI en la Iniciativa sobre la Exportación de Cereales por el Mar Negro, y expresó en particular su gratitud a todas las partes que contribuyen al éxito de las operaciones en el marco de la Iniciativa, que él mismo pudo ver con sus propios ojos durante su reciente visita al puerto de Odesa.

2.7 La delegación de la Federación de Rusia hizo una declaración, cuyo texto figura en el anexo 13, en la que se formulan observaciones sobre la declaración de Ucrania y sobre otras cuestiones planteadas durante el debate.

2.8 Las delegaciones de Australia, Bahamas, Canadá, Estados Unidos, Francia (con el apoyo de Alemania, Bélgica, Croacia, Dinamarca, España, Estonia, Finlandia, Grecia, Irlanda, Italia, Noruega, Países Bajos, Polonia, Portugal, Suecia y la Comisión Europea), Japón, Reino Unido y Türkiye también hicieron declaraciones, cuyos textos figuran en el anexo 13, en las que expresaron su solidaridad con Ucrania. La mayoría de las delegaciones subrayaron que la Federación de Rusia y su guerra no provocada contra Ucrania contravienen la Carta de las Naciones Unidas y los objetivos de la OMI, tal como se establecen en el artículo 1 del Convenio constitutivo de la Organización. Señalaron que la Federación de Rusia es la única responsable de las consecuencias cada vez más graves de su guerra, incluida la necesidad de la Iniciativa sobre la exportación de cereales por el mar Negro, que se ha negociado para permitir a Ucrania exportar sus cereales desde sus puertos. Muchas delegaciones volvieron a pedir a la Federación de Rusia que retire inmediatamente sus fuerzas de Ucrania, incluidas sus aguas territoriales.

3 ENMIENDAS AL CÓDIGO IGF Y ELABORACIÓN DE DIRECTRICES RELATIVAS A LOS COMBUSTIBLES DE BAJO PUNTO DE INFLAMACIÓN

ANTECEDENTES

3.1 El Subcomité recordó que el CCC 7 había vuelto a constituir el Grupo de trabajo por correspondencia sobre la elaboración de disposiciones técnicas para la seguridad de los buques que utilicen combustibles de bajo punto de inflamación, para continuar la labor relativa

al proyecto de directrices provisionales para la seguridad de los buques que utilicen GPL como combustible y el examen de los combustibles líquidos de bajo punto de inflamación.

ELABORACIÓN DE DISPOSICIONES TÉCNICAS PARA LA SEGURIDAD DE LOS BUQUES QUE UTILICEN COMBUSTIBLES ALTERNATIVOS

Informe del Grupo de trabajo por correspondencia

3.2 Se presentó al Subcomité, para que lo examinase, el informe del Grupo de trabajo por correspondencia sobre la elaboración de disposiciones técnicas para la seguridad de los buques que utilicen combustibles de bajo punto de inflamación (CCC 8/3). El Subcomité tomó nota de que el Grupo se había organizado en dos partes y que la segunda parte, relativa a la recopilación de información sobre el uso del amoníaco como combustible se presentó dentro del punto 13 del orden del día (CCC 8/13).

Disposiciones para la seguridad de los buques que utilicen combustibles líquidos de bajo punto de inflamación

3.3 El Subcomité tomó nota de las deliberaciones del Grupo sobre la elaboración de disposiciones de seguridad para buques que utilicen combustibles líquidos de bajo punto de inflamación. A este respecto, el Subcomité refrendó la sugerencia del Grupo de elaborar directrices provisionales para el uso de combustibles líquidos con un punto de inflamación de entre 52 ºC y 60 ºC, que incluyan a los combustibles fósiles derivados del petróleo, los combustibles sintéticos, los biocombustibles y cualquier mezcla de los mismos y que tenga en cuenta las deliberaciones del Grupo que figuran en los párrafos 4 a 8 y en los documentos CCC 4/INF.11, CCC 6/3/2, CCC 6/3/7, CCC 6/INF.6, CCC 6/WP.3, CCC 7/3 y en el anexo 1 del documento CCC 8/3.

Directrices provisionales para los buques que utilicen GPL como combustible

3.4 El Subcomité tomó nota de las deliberaciones y los avances logrados por el Grupo en relación con la elaboración de las directrices provisionales para los buques que utilicen GPL como combustible. Tras tomar nota del apoyo manifestado a la elaboración de las directrices, el Subcomité encargó al Grupo de trabajo sobre la elaboración de disposiciones técnicas para la seguridad de los buques que utilicen combustibles alternativos, si llega a constituirse, que las ultime, basándose en los anexos 2 y 3 del documento CCC 8/3, con carácter prioritario.

Directrices provisionales para buques que utilicen hidrógeno como combustible

3.5 El Subcomité tomó nota de las deliberaciones y los avances logrados por el Grupo en relación con la elaboración de directrices para la seguridad de los buques que utilicen hidrógeno como combustible. En las deliberaciones posteriores, el Subcomité tomó nota de las siguientes opiniones manifestadas al respecto:

.1 la experiencia respecto de la aplicación de los motores de hidrógeno es ciertamente insuficiente, dado que actualmente no se dispone de motores de combustión interna de hidrógeno marinos y debería adoptarse un enfoque prudente;

.2 la elaboración de disposiciones relativas al hidrógeno debería ser neutra desde el punto de vista tecnológico;

.3 no debería excluirse en esta etapa el concepto del dispositivo de desactivación en caso de emergencia; y

.4 también debería considerarse la idoneidad de los espacios de máquinas protegidos contra los gases.

3.6 A este respecto, el Subcomité encargó al Grupo de trabajo sobre la elaboración de disposiciones técnicas para la seguridad de los buques que utilicen combustibles alternativos que, si llega a constituirse, siga elaborando el proyecto de directrices provisionales para buques que utilicen hidrógeno como combustible, basándose en el anexo 9 del documento CCC 8/3.

Elaboración de prescripciones de seguridad para contribuir a la consecución del objetivo de descarbonización y plan de trabajo para la elaboración futura de disposiciones relativas a los combustibles alternativos

3.7 El Subcomité recordó que el MSC 105 había encargado al CCC 8 que examinase a fondo los documentos A 32/12/2 y MSC 105/2/2, así como los asuntos relacionados con la elaboración de prescripciones de seguridad para contribuir a la consecución del objetivo de descarbonización, en el contexto de la labor sobre la elaboración de enmiendas al Código IGF y las disposiciones de seguridad aplicables a los combustibles alternativos, y que asesorase al Comité sobre la mejor manera de proceder (MSC 105/20, párrafo 14.11.3).

3.8 El Subcomité también recordó que el MSC 102 había cambiado el año de ultimación previsto del resultado existente "Enmiendas al Código IGF y elaboración de directrices relativas a los combustibles de bajo punto de inflamación", de modo que pasara a ser una tarea continuada, teniendo en cuenta el plan de trabajo para la elaboración de las disposiciones de seguridad aplicables a varios combustibles alternativos en el marco del Código IGF.

3.9 A este respecto, el Subcomité también recordó que tanto el MSC 104 como el MEPC 76 habían tomado nota del plan de trabajo elaborado por el Subcomité CCC para la elaboración de disposiciones sobre los nuevos combustibles de bajo punto de inflamación en el marco del Código IGF, que incluye la elaboración en curso y planificada de disposiciones de seguridad respecto de varios combustibles alternativos.

3.10 Se presentaron al Subcomité, para que los examinara, los documentos siguientes:

.1 A 32/12/2 (IACS), en el que se examina el papel que desempeña el MSC a la hora de abordar el reto multidimensional que supone la ambición de la descarbonización y la elaboración de las prescripciones y reglas detalladas necesarias para entregar buques seguros con emisiones nulas de CO_2;

.2 MSC 105/2/2 (IACS), en el que se examinan los aspectos que hay que tener en cuenta para definir un enfoque en este ámbito y se ofrecen opiniones preliminares sobre los riesgos que conllevan las opciones investigadas y sometidas a prueba actualmente para entregar buques seguros con emisiones nulas de CO_2, los aspectos de procedimiento y administrativos debido a la gobernanza del proceso de elaboración de reglas en la OMI, en el que hay que acordar un nuevo resultado y asignar puntos del orden del día a periodos de sesiones futuros de los subcomités; se sugiere que el MSC considere incluir un punto permanente en su orden del día, en el marco del cual el Comité reciba, evalúe y priorice las posibles soluciones; y

.3 CCC 8/2/1 (IACS), que sigue a los documentos presentados a la A 32 y el MSC 105, en el que se ofrecen nuevas observaciones para articular la necesidad de disponer de un enfoque amplio que permita regular la

seguridad de los buques con nuevas tecnologías y combustibles alternativos a fin de apoyar la consecución de los objetivos de descarbonización de la OMI. Se considera que el asesoramiento que se brinde al MSC debe reconocer el amplio espectro y la complejidad de las cuestiones sin limitar necesariamente dicho asesoramiento al contexto de la labor del Subcomité por lo que respecta a la elaboración del Código IGF y las disposiciones de seguridad para los combustibles alternativos.

3.11 En las deliberaciones posteriores, el Subcomité tomó nota de las siguientes opiniones:

.1 la elaboración de prescripciones de seguridad para los combustibles alternativos y las tecnologías conexas es una cuestión amplia y compleja con numerosas facetas;

.2 el MSC debería desempeñar un papel activo y decisivo en la elaboración de prescripciones de seguridad para contribuir a la consecución del objetivo de descarbonización;

.3 es necesario aplicar un enfoque holístico a la elaboración de prescripciones de seguridad para contribuir a la consecución del objetivo de descarbonización, y no todos sus aspectos puede resolverlos este Subcomité;

.4 la elaboración de prescripciones de seguridad para contribuir a la consecución del objetivo de descarbonización debería ser neutra desde un punto de vista tecnológico, a fin de garantizar el trato equitativo a todos los combustibles;

.5 la labor no debería confinarse al alcance del Código IGF y también deberían abordarse cuestiones tales como la formación de la gente de mar, la toxicidad de los combustibles y los aspectos ambientales;

.6 se agradecen los recursos adicionales, por ejemplo, los ocho días de reunión del CCC 8 y los grupos de trabajo en paralelo, a fin de acelerar la elaboración de las prescripciones de seguridad para los combustibles alternativos, y la Organización sigue el rumbo adecuado para proveer certidumbres jurídicas al sector;

.7 en este momento no es necesario alterar las disposiciones existentes para la elaboración de prescripciones de seguridad para los combustibles alternativos y este Subcomité es el órgano correcto para asumir esta tarea, por la capacidad de cooperación y eficiencia demostradas;

.8 deberían mejorarse la implantación y la comunicación, y el programa de cooperación técnica de la OMI podría convertirse en una unidad; y

.9 debería establecerse un resultado específico relativo a la elaboración de prescripciones de seguridad para los combustibles alternativos y las tecnologías conexas, que debería incluirse en el orden del día del MSC.

3.12 Tras tomar nota del abrumador apoyo a los documentos A 32/12/2, MSC 105/2/2 y CCC 8/2/1, el Subcomité:

.1 agradeció a la IACS los documentos presentados, en particular por plantear el importante asunto de la elaboración de prescripciones de seguridad para contribuir a la consecución del objetivo de descarbonización;

.2 reconoció la amplia variedad y complejidad que pueden conllevar la elaboración de prescripciones de seguridad para los combustibles y tecnologías alternativos, en particular la posibilidad de que esta labor no se limite al ámbito del Código IGF;

.3 tomó nota de que el Subcomité CCC, como órgano auxiliar tanto del MSC como del MEPC, ha estado elaborando una lista de combustibles alternativos de conformidad con su plan de trabajo;

.4 tomó nota de que puede ser necesario ajustar el resultado existente "Enmiendas al Código IGF y elaboración de directrices relativas a los combustibles de bajo punto de inflamación", con miras a racionalizar el procedimiento y aclarar su alcance;

.5 reiteró el compromiso del Subcomité de seguir garantizando la coordinación adecuada con otros subcomités, tomando nota de la variedad y complejidad de cuestiones que será necesario abordar en el proceso de elaboración de normas;

.6 tomó nota de que puede ser necesario recomendar al MSC que se plantee establecer un nuevo resultado en el orden del día del Comité, con miras a coordinar su labor con el MEPC y otros comités, según proceda, observando que ya existe un resultado sobre la elaboración de medidas adicionales relacionadas con la utilización de fueloil para mejorar la seguridad de los buques"; y

.7 encargó las siguientes tareas al Grupo de trabajo sobre la elaboración de disposiciones técnicas para la seguridad de los buques que utilicen combustibles alternativos:

.1 seguir examinando los documentos CCC 8/2/1, A 32/12/2 y MSC 105/2/2, así como los asuntos relacionados con la elaboración de prescripciones de seguridad para contribuir a la consecución del objetivo de descarbonización y asesorar al Subcomité sobre la mejor manera de proceder; y

.2 actualizar el plan de trabajo para la elaboración del Código IGF y de las disposiciones relativas a la seguridad de los combustibles alternativos, basándose en el anexo 2 del documento CCC 7/15.

Constitución de un grupo de trabajo

3.13 El Subcomité convino en constituir el Grupo de trabajo sobre la elaboración de disposiciones técnicas para la seguridad de los buques que utilicen combustibles alternativos, al que encargó que, teniendo en cuenta las observaciones formuladas y las decisiones adoptadas en el Pleno, procediese a:

.1 ultimar el proyecto de directrices provisionales para los buques que utilizan combustibles de GPL, basándose en los anexos 2 y 3 del documento CCC 8/3;

.2 seguir elaborando el proyecto de directrices provisionales para los buques que utilizan hidrógeno como combustible, basándose en el anexo 9 del documento CCC 8/3;

.3 elaborar directrices provisionales para el uso de combustibles líquidos con un punto de inflamación de entre 52 ºC y 60 ºC, que abarquen los combustibles fósiles derivados del petróleo, los combustibles sintéticos, los biocombustibles y cualquier mezcla de los mismos teniendo en cuenta los documentos CCC 4/INF.11, CCC 6/3/2, CCC 6/3/7, CCC 6/INF.6, CCC 6/WP.3, CCC 7/3 y el anexo 1 del documento CCC 8/3;

.4 seguir examinando los documentos CCC 8/2/1, A 32/12/2 y MSC 105/2/2, así como los asuntos relacionados con la elaboración de prescripciones de seguridad para contribuir a la consecución del objetivo de descarbonización y asesorar al Subcomité sobre la mejor manera de proceder;

.5 actualizar el plan de trabajo de la elaboración del Código IGF y las disposiciones de seguridad para los combustibles alternativos, basándose en el anexo 2 del documento CCC 7/15; y

.6 considerar si es necesario volver a constituir el Grupo de trabajo por correspondencia y, en caso afirmativo, preparar su mandato para que lo examine el Subcomité.

Informe del grupo de trabajo

3.14 Tras examinar el informe del Grupo de trabajo sobre la elaboración de disposiciones técnicas para la seguridad de los buques que utilicen combustibles alternativos (CCC 8/WP.3), el Subcomité lo aprobó en general y adoptó las medidas que se indican en los párrafos 3.15 a 3.24.

Proyecto de directrices provisionales para la seguridad de los buques que utilicen combustibles GPL

3.15 El Subcomité invitó a los Estados Miembros y organizaciones internacionales interesados a que elaboren orientaciones sobre la toma de combustible GPL para ayudar a las tripulaciones, a los proveedores de combustible líquido y a los puertos a suministrar combustible GPL a los buques (CCC 8/WP.3, párrafo 10 y anexo 1).

3.16 El Subcomité aceptó también el proyecto de circular MSC: "Directrices provisionales para la seguridad de los buques que utilicen combustibles GPL", cuyo texto figura en el anexo 1, a fin de someterlo a la aprobación del MSC 107.

Proyecto de directrices provisionales para la seguridad de los buques que utilicen hidrógeno como combustible

3.17 El Subcomité tomó nota del debate sobre la elaboración de las directrices provisionales para la seguridad de los buques que utilicen hidrógeno como combustible, en particular su alcance, el concepto de "ausencia de fugas" y sobre permitir los espacios de máquinas protegidos por desactivación en caso de emergencia (ESD) (CCC 8/WP.3, párrafos 20, 22 y 27 y anexo 2).

Directrices provisionales para el uso de combustibles líquidos con un punto de inflamación de entre 52 ºC y 60 ºC

3.18 El Subcomité tomó nota de las deliberaciones del Grupo de trabajo sobre la elaboración de directrices provisionales para el uso de combustibles líquidos con un punto de inflamación de entre 52 ºC y 60 ºC (CCC 8/WP.3, párrafos 42 a 44).

Elaboración de prescripciones de seguridad para la consecución del objetivo de descarbonización

3.19 El Subcomité acordó invitar a los Estados Miembros y organizaciones internacionales interesados a que se pusieran en contacto con la IACS con miras a presentar una propuesta de nuevo resultado relativo a un enfoque holístico a nivel de Comité para la elaboración de las prescripciones de seguridad al ritmo necesario, a fin de apoyar la consecución del objetivo de descarbonización de la Organización (CCC 8/WP.3, párrafo 47).

3.20 El Subcomité también acordó invitar al MSC 106 a que amplíe el alcance del resultado 2.3 y modifique el título del mismo, de modo que diga "Enmiendas al Código IGF y elaboración de directrices para los combustibles alternativos y las tecnologías conexas", a fin de dar cabida a los combustibles alternativos que no se consideran de bajo punto de inflamación (CCC 8/WP.3, párrafos 48 a 50 y anexo 4) (véase también el anexo 11), teniendo en cuenta el plan de trabajo actualizado (véase también el párrafo 3.23 *infra*).

3.21 Además, el Subcomité acordó invitar al Comité de cooperación técnica a que estudie medidas de apoyo a la implantación a nivel mundial de los instrumentos de la OMI relacionados con la descarbonización en condiciones de seguridad, incluidas las disposiciones de seguridad de los combustibles alternativos y las tecnologías conexas (CCC 8/WP.3, párrafo 51).

3.22 El Subcomité convino en que el resultado 2.3 debería permanecer abierto para cualquier futura enmienda de la parte A-1 del Código IGF, sin limitarse a las que actualmente considera el Subcomité, con el fin de abordar oportunamente las próximas necesidades urgentes para la seguridad de los buques que utilicen GNL como combustible (CCC 8/WP.3, párrafo 53).

3.23 El Subcomité refrendó el plan de trabajo actualizado para la elaboración del Código IGF y las disposiciones de seguridad sobre los combustibles alternativos, que figura en el anexo 2 (CCC 8/WP.3, párrafo 54 y anexo 4).

Restablecimiento del Grupo de trabajo por correspondencia

3.24 El Subcomité convino en volver a establecer el Grupo de trabajo por correspondencia sobre la elaboración de disposiciones técnicas para la seguridad de los buques que utilicen combustibles alternativos, bajo la coordinación de Alemania,[1] y le encargó que procediese a:

---

[1] **Coordinador**:
Sr. Christian Allgeier
División de seguridad marítima
Ministerio Federal de Transporte e Infraestructura Digital
Robert-Schuman-Platz 1
53175 Bonn
Alemania
Teléfono: +49 (0)228 99-300-4639
Correo electrónico: christian.allgeier@bmvi.bund.de

.1 seguir elaborando el proyecto de directrices provisionales para los buques que utilicen hidrógeno como combustible basándose en el anexo 2 del documento CCC 8/WP.3, con miras a ultimarlo durante el CCC 9;

.2 elaborar directrices provisionales para el uso de combustibles líquidos con un punto de inflamación de entre 52 ºC y 60 ºC, que abarquen los combustibles fósiles derivados del petróleo, los combustibles sintéticos, los biocombustibles y cualquier mezcla de los mismos, teniendo en cuenta los documentos CCC 4/INF.11, CCC 6/3/2, CCC 6/3/7, CCC 6/INF.6, CCC 6/WP.3, CCC 7/3 y el anexo 1 del documento CCC 8/3;

.3 elaborar directrices provisionales para la seguridad de los buques que utilizan amoníaco como combustible, teniendo en cuenta los documentos CCC 8/13, CCC 8/13/1, CCC 8/13/2 y el anexo 3 del documento CCC 8/WP.3; y

.4 presentar por escrito un informe al CCC 9.

ENMIENDAS AL CÓDIGO IGF

Proyecto de enmiendas al Código IGF

3.25 El Subcomité tomó nota de las deliberaciones mantenidas sobre el proyecto de enmiendas a los párrafo 9.6, 9.6.1, 11.6.2, 9.4.7, 12.5, 13.3 y 6.7.3.1.1 del Código IGF (párrafos 13 a 15 y anexo 4 del documento CCC 8/3). En las deliberaciones posteriores, el Subcomité tomó nota de las siguientes opiniones:

.1 en relación con el proyecto de enmiendas al párrafo 12.5 del Código IGF, en primer lugar deberían elaborarse las definiciones de volúmenes pequeños o grandes de gas, antes de ultimar el proyecto de enmiendas a la clasificación de zonas de 12.5; y

.2 el Grupo de trabajo debería seguir examinando el proyecto de enmiendas a la sección 13, relativa a la ventilación necesaria para el funcionamiento sin riesgos de la maquinaria y el equipo de gas.

3.26 Tras deliberar al respecto, el Subcomité encargó al Grupo de trabajo sobre las enmiendas al Código IGF y el examen del Código CIG que ultimase el proyecto de serie de enmiendas a los párrafos 9.6, 9.6.1, 11.6.2, 9.4.7, 12.5, 13.3 y 6.7.3.1.1 del Código IGF, basándose en el anexo 4 del documento CCC 8/3.

3.27 Asimismo, habiendo recordado el proyecto de enmiendas elaborado por el Grupo de trabajo durante el CCC 6, el anexo 3 del CCC 6/WP.3, el Subcomité encargó al Grupo de trabajo sobre las enmiendas al Código IGF y el examen del Código CIG que ultimase además el proyecto de enmiendas a los párrafos 9.4.8, 11.3.1 y 15.4.1.3 del Código IGF, basándose en el anexo 3 del documento CCC 6/WP.3.

Proyecto de interpretación unificada sobre el párrafo 9.2.2 del Código IGF

3.28 Tras tomar nota de las deliberaciones del Grupo, el Subcomité pidió a la Secretaría que elaborase el proyecto de circular MSC pertinente sobre la interpretación unificada relativa al párrafo 9.2.2 del Código IGF, basándose en el anexo 5 del documento CCC 8/3, para su examen por el Subcomité (véase también el párrafo 12.11).

Proyecto de enmiendas al párrafo 9.3.1 del Código IGF

3.29 Tras tomar nota de las deliberaciones respecto del proyecto de enmiendas al párrafo 9.3.1 del Código IGF, el Subcomité encargó al Grupo de trabajo sobre las enmiendas al Código IGF y el examen del Código CIG, si llega a constituirse, que ultimase el proyecto de enmiendas al párrafo 9.3.1 del Código IGF, basándose en el anexo 6 del CCC 8/3.

Proyecto de enmiendas a los párrafos 4.2.2 y 8.4.1 a 8.4.3 del Código IGF

3.30 Tras tomar nota de las deliberaciones respecto del proyecto de enmiendas a los párrafos 4.2.2 y 8.4.1 a 8.4.3 del Código IGF, el Subcomité encargó al Grupo de trabajo sobre las enmiendas al Código IGF y el examen del Código CIG, si llega a constituirse, que ultimase el proyecto de enmiendas a los párrafos 4.2.2 y 8.4.1 a 8.4.3 del Código IGF, basándose en el anexo 7 del CCC 8/3.

Proyecto de enmiendas a la parte A-1, párrafos 5.12.1, 6.9.1.1, 9.8.1, 9.8.2 y 9.8.4 y a la parte C-1, párrafo 18.4.1.1.1, del Código IGF

3.31 Tras tomar nota de las deliberaciones respecto del proyecto de enmiendas a la parte A-1, párrafos 5.12.1, 6.9.1.1, 9.8.1, 9.8.2, 9.8.4 y a la parte C-1, párrafo 18.4.1.1.1 del Código IGF, el Subcomité encargó al Grupo de trabajo sobre las enmiendas al Código IGF y el examen del Código CIG, si llega a constituirse, que ultimase el proyecto de enmiendas a la parte A-1, párrafos 5.12.1, 6.9.1.1, 9.8.1, 9.8.2 y 9.8.4, y a la parte C-1, párrafo 18.4.1.1.1 del Código IGF, basándose en el anexo 8 del CCC 8/3.

Nuevos documentos presentados en relación con las enmiendas al Código IGF y al Código CIG

3.32 Se presentaron al Subcomité, para que los examinara, los documentos siguientes:

.1 CCC 8/3/1 (IACS), en el que se proponen enmiendas al párrafo 5.11.2.2 del Código CIG y al párrafo 7.3.2.1 de la parte A-1 del Código IGF, en particular que el valor que ha de adoptarse para "a" puede malinterpretarse, habida cuenta de que la fórmula y la descripción de "a" dentro de la fórmula no especifican que es el valor absoluto de la tolerancia de fabricación que debe aplicarse; también debería enmendarse un texto similar que figura en el párrafo 5.11.2.2 del Código CIG;

.2 CCC 8/3/2 (IACS), en el que se propone revisar la regla 11.3.3.1.2 de la parte A-1 del Código IGF, enmendado mediante la resolución MSC.458(101), en particular que surgirá una diferencia entre los dos tipos de tanques de combustible en el sentido de que la distancia mínima para el tanque de doble pared aislado por vacío no incluye un espacio de aislamiento, pero la distancia mínima para los tanques de combustible de pared sencilla incluye el sistema de aislamiento;

.3 CCC 8/3/3 (IACS), en el que se presenta una aclaración en relación con las reglas 11.3.2 y 11.3.3 del Código IGF en cuanto a la aplicación de la clasificación de integridad al fuego "A-60" al bloque de alojamiento y al techo de entrepuente de los espacios de máquinas que no sean de categoría "A", cuando el techo de entrepuente está por debajo del sistema de contención de combustible; y

.4 CCC 8/3/4 (República de Corea), en el que se facilitan propuestas de correcciones, principalmente de redacción, al Código IGF, junto con sus correspondientes argumentaciones.

3.33 En las deliberaciones posteriores, el Subcomité tomó nota de las observaciones formuladas respecto de las propuestas de enmienda presentadas en el documento CCC 8/3/4, en particular que el Grupo de trabajo debería examinar detenidamente el ámbito de aplicación. Posteriormente, el Subcomité encargó al Grupo de trabajo sobre las enmiendas al Código IGF y el examen del Código CIG que siguiese examinando los documentos CCC 8/3/1, CCC 8/3/2, CCC 8/3/3 y CCC 8/3/4, con miras a elaborar enmiendas al Código IGF y al Código CIG.

Aclaraciones de las prescripciones relativas a la protección contra incendios del Código IGF

3.34 El Subcomité examinó el documento CCC 8/17/2 (IACS), en el que se solicita aclarar la aplicación de los párrafos 11.3.1 y 11.3.2 del Código IGF, referidos a la prevención contra incendios de los cuartos de preparación del combustible que den a tanques de combustible en cubierta. Tras observar que era necesario aclarar la aplicación del aislamiento de clase "A-60" en virtud de lo prescrito en el párrafo 11.3.2 del Código IGF a los límites de los cuartos de preparación del combustible, el Subcomité encargó al Grupo de trabajo sobre las enmiendas al Código IGF y el examen del Código CIG, si llega a constituirse, que siguiera examinando el documento CCC 8/17/2, y asesorase al Subcomité sobre la mejor manera de proceder.

Constitución de un grupo de trabajo

3.35 El Subcomité convino en constituir el Grupo de trabajo sobre las enmiendas al Código IGF y el examen del Código CIG, al que encargó que, teniendo en cuenta las observaciones formuladas y las decisiones adoptadas en el Pleno, procediese a:

.1 ultimar el proyecto de serie de enmiendas a los párrafos 9.6, 9.6.1, 11.6.2, 9.4.7, 12.5, 13.3 y 6.7.3.1.1 del Código IGF, basándose en el anexo 4 del documento CCC 8/3;

.2 ultimar el proyecto de enmiendas al párrafo 9.3.1 del Código IGF basándose en el anexo 6 del documento CCC 8/3;

.3 ultimar el proyecto de enmiendas a los párrafos 4.2.2 y 8.4.1 a 8.4.3 del Código IGF, basándose en el anexo 7 del documento CCC 8/3;

.4 ultimar el proyecto de enmiendas a la parte A-1, párrafos 5.12.1, 6.9.1.1, 9.8.1, 9.8.2, 9.8.4 y al párrafo 18.4.1.1.1 de la parte C-1 del Código IGF, basándose en el anexo 8 del documento CCC 8/3;

.5 ultimar el proyecto de enmiendas a los párrafos 9.4.8, 11.3.1 y 15.4.1.3 del Código IGF, basándose en el anexo 3 del documento CCC 6/WP.3;

.6 seguir examinando los documentos CCC 8/3/1, CCC 8/3/2, CCC 8/3/3 y CCC 8/3/4, con miras a elaborar enmiendas al Código IGF;

.7 seguir examinando el documento CCC 8/17/2 y asesorar al Subcomité sobre la mejor manera de proceder; y

.8 considerar si es necesario o no volver a constituir el Grupo de trabajo por correspondencia y, en caso afirmativo, preparar su mandato para que lo examine el Subcomité.

Informe del Grupo de trabajo

3.36 Tras examinar la parte pertinente del informe del Grupo de trabajo sobre las enmiendas al Código IGF y el examen del Código CIG (CCC 8/WP.4), el Subcomité lo aprobó en general y adoptó las medidas que se indican en los párrafos 3.37 a 3.40.

Proyecto de enmiendas al Código IGF

3.37 El Subcomité aceptó el proyecto de enmiendas al Código IGF, que figura en el anexo 3, con miras a presentarlo al MSC 107 para que lo apruebe y posteriormente lo adopte (CCC 8/WP.4, párrafos 9, 13 a 17). En este contexto, el Subcomité refrendó la recomendación del Grupo de trabajo de publicar una circular MSC sobre la implantación temprana del proyecto de enmiendas a los párrafos 4.2.2 y 8.4.1 a 8.4.3 del Código IGF, a reserva de su adopción por el MSC 108 (CCC 8/WP.4, párrafo 14).

3.38 Además, el Subcomité refrendó la ficha de comprobación/vigilancia para el proceso de enmiendas al Convenio SOLAS 1974 y a los instrumentos obligatorios conexos, que figura en el anexo 3, para su presentación al MSC 107 junto con las correspondientes enmiendas al Código IGF (CCC 8/WP.4, anexo 8).

Proyecto de interpretación unificada del Código IGF

3.39 El Subcomité aceptó el proyecto de circular MSC que trata de la interpretación unificada sobre las prescripciones relativas a los cuartos de preparación del combustible que no están situados en una cubierta expuesta del Código IGF, que figura en el anexo 4, con miras a su aprobación por el MSC 107 (CCC 8/WP.4, párrafo 22 y anexo 5).

Restablecimiento del Grupo de trabajo por correspondencia

3.40 El Subcomité acordó restablecer el Grupo de trabajo por correspondencia sobre las enmiendas al Código del IGF y el examen del Código del CIG (véase también el párrafo 10.16), bajo la coordinación de las Islas Marshall,[2] y le encargó que procediese a:

.1 ultimar la serie de proyectos de enmiendas al Código IGF, tomando como base el anexo 2 del documento CCC 8/WP.4 y teniendo en cuenta los documentos CCC 8/3/2, CCC 8/3/3 y CCC 8/WP.4 (párrafos 10 a 12 y 18 a 21); y

.2 presentar un informe por escrito al CCC 9.

[2] Coordinador:
Sr. Eric W. Linsner
Comisario Adjunto de Asuntos Marítimos República de las Islas Marshall
Teléfono: +1(516) 835-7549
Correo electrónico: elinsner@Register-IRI.com

4 ENMIENDAS A LOS CÓDIGOS CIG E IGF PARA INCLUIR EL ACERO AUSTENÍTICO CON ALTO CONTENIDO DE MANGANESO Y ORIENTACIONES CONEXAS RELATIVAS A LA APROBACIÓN DE MATERIAL METÁLICO ALTERNATIVO PARA EL SERVICIO CRIOGÉNICO

Antecedentes

4.1 El Subcomité recordó que el MSC 105 había aprobado:

.1 el proyecto de enmiendas a los Códigos CIG e IGF sobre la idoneidad del acero austenítico con alto contenido de manganeso para el servicio criogénico, con miras a su adopción en el MSC 106;

.2 la circular MSC.1/Circ.1648: "Enmiendas a las Directrices relativas a la aceptación de materiales metálicos alternativos para el servicio criogénico en buques que transporten gases licuados a granel y buques que utilicen gases u otros combustibles de bajo punto de inflamación (MSC.1/Circ.1622)"; y

.3 la circular MSC.1/Circ.1599/Rev.2: "Directrices revisadas sobre la aplicación del acero austenítico con alto contenido de manganeso para el servicio criogénico (MSC.1/Circ.1599/Rev.1)".

4.2 El Subcomité también recordó que el CCC 7 había vuelto a constituir el Grupo de trabajo por correspondencia sobre la idoneidad del acero austenítico con alto contenido de manganeso para el servicio criogénico, al que encargó que examinase los resultados de la prueba que se realice de conformidad con las prescripciones de las pruebas adicionales, a fin de evaluar el acero austenítico con alto contenido de manganeso para calificarlo apto para el servicio con amoníaco.

Informe del Grupo de trabajo por correspondencia

4.3 Se presentaron al Subcomité, para que los examinara, los documentos siguientes:

.1 CCC 8/7 (Islas Marshall), en el que se informa de la labor del Grupo de trabajo por correspondencia, en particular de que el Grupo no había podido ultimar su labor debido al tiempo requerido para examinar los resultados de las pruebas prescritas; y

.2 CCC 8/4/1 (República de Corea), en el que se formulan observaciones sobre el informe del Grupo de trabajo por correspondencia, en particular que habían surgido dificultades técnicas en la ejecución del procedimiento de prueba convenido y, en consecuencia, los resultados de dicha prueba se habían demorado. Los autores de dicho documento sugieren volver a constituir el Grupo de trabajo por correspondencia para evaluar los resultados de la prueba.

4.4 Tras tomar nota de la información facilitada en los citados documentos, el Subcomité tomó nota de las siguientes opiniones:

.1 debería ultimarse el resultado existente, tomando nota de los logros obtenidos dentro de este punto del orden del día; y

.2 cualquier otra labor adicional prescrita, por ejemplo, las pruebas y evaluaciones para calificar el acero austenítico con alto contenido de

manganeso apto para el servicio con amoníaco, podría llevarse a cabo en el marco del punto 10 del orden del día: "Examen del Código CIG".

4.5 Tras las correspondientes deliberaciones, el Subcomité aprobó el informe del Grupo de trabajo por correspondencia en general y encargó al Grupo de trabajo sobre enmiendas al Código IGF y el examen del Código CIG (véase el párrafo 3.35) que determinase toda labor adicional que se requiera para concluir el resultado "Enmiendas a los Códigos CIG e IGF para incluir el acero austenítico con alto contenido de manganeso y orientaciones conexas relativas a la aprobación de material metálico alternativo para el servicio criogénico", observando que la labor adicional podría llevarse a cabo en el marco del punto 10 del orden del día: "Examen del Código CIG".

Ultimación de la labor relativa al resultado

4.6 Habiendo examinado la parte pertinente del informe del Grupo de trabajo sobre las enmiendas al Código IGF y el examen del Código CIG (CCC 8/WP.4), el Subcomité tomó nota de las deliberaciones del Grupo de trabajo sobre las prescripciones adicionales de la prueba de compatibilidad para el servicio con amoníaco y acordó que no es necesario llevar a cabo una labor adicional para ultimar el resultado. En este contexto, se invitó a los Comités a que tomaran nota de que se había concluido la labor sobre este resultado.

5 ENMIENDAS AL CÓDIGO IMSBC Y A SUS SUPLEMENTOS

GENERALIDADES

5.1 El Subcomité tomó nota de que el MSC 105 había adoptado enmiendas (06-21) al Código IMSBC mediante la resolución MSC.500(105), cuya entrada en vigor está prevista para el 1 de diciembre de 2023 y pueden aplicarse con carácter voluntario a partir del 1 de enero de 2023.

5.2 El Subcomité también tomó nota de que el E&T 36 había iniciado la elaboración del proyecto de enmiendas (07-23) al Código IMSBC, que se adoptará como versión refundida.

5.3 El Subcomité tomó nota asimismo de que, tras examinar los documentos presentados en este periodo de sesiones, se encargaría al E&T 37 que ultime el proyecto de enmiendas (07-23) al Código IMSBC para que se distribuya y que el MSC 107 lo adopte posteriormente, en junio de 2023.

INFORME DEL E&T 35

5.4 El Subcomité examinó el documento CCC 8/5 (Secretaría), que contenía el informe del E&T 35, y adoptó las medidas indicadas en los párrafos 5.5 a 5.8.

Enmienda 06-21 al Código IMSBC

5.5 El Subcomité tomó nota de que el E&T 35 había ultimado el proyecto de enmiendas (06-21) al Código IMSBC y había convenido en pedir al Secretario General que lo distribuyera de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII del Convenio SOLAS, para su examen y ulterior adopción por el MSC 105 (CCC 8/5, párrafos 2.1 a 2.23 y anexo 1). El Subcomité también tomó nota de que el MSC 105 había adoptado enmiendas (06-21) al Código IMSBC mediante la resolución MSC.500(105).

MSC.1/Circ.1600

5.6 EL Subcomité tomó nota de que el E&T 35 había convenido en el proyecto de circular revisada MSC.1/Circ.1600 y en pedir a la Secretaría que lo elaborara con el fin de presentarlo al MSC 105 para su aprobación (CCC 8/5, párrafos 2.5 y 2.6 y anexo 2). El Subcomité también tomó nota de que el MSC 105 había aprobado la circular MSC.1/Circ.1600/Rev.1: "Orientaciones para realizar el ensayo mejorado de las materias PPG (CR)".

Enmiendas consiguientes a la circular MSC.1/Circ.1395/Rev.4

5.7 El Subcomité tomó nota de que el E&T 35 había aceptado algunas enmiendas consiguientes a la circular MSC.1/Circ.1395/Rev.4: "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", y había preparado el proyecto de circular MSC.1/Circ.1395/Rev.5 para presentarlo al MSC 105 con miras a su aprobación (CCC 8/5, párrafo 2.23 y anexo 3). El Subcomité también tomó nota de que el MSC 105 había aprobado la circular MSC.1/Circ.1395/Rev.5.

Granodiorita triturada

5.8 El Subcomité tomó nota de las deliberaciones del E&T 35 sobre el proyecto de nueva ficha correspondiente a la granodiorita triturada (CCC 8/5, párrafos 3.1 a 3.3).

INFORME DEL E&T 36

5.9 El Subcomité examinó el documento CCC 8/5/2 (Secretaría), que contenía el informe del E&T 36, junto con los documentos conexos presentados en este periodo de sesiones y adoptó las medidas indicadas en los párrafos 5.10 a 5.26.

Identificador numérico de sustancias para las cargas sólidas a granel

5.10 El Subcomité tomó nota de las deliberaciones del E&T 36 en relación con la propuesta de identificador numérico de sustancias para las cargas sólidas a granel, y las refrendó (CCC 8/5/2, párrafos 3.2 a 3.6 y anexo 2).

5.11 A este respecto, el Subcomité examinó el documento CCC 8/5/4 (España), que contiene información complementaria y de soporte a la propuesta de identificación de las cargas sólidas a granel en el Código IMSBC, presentada por España en el documento E&T 36/3.

5.12 Tras deliberar al respecto, el Subcomité tomó nota de la opinión en la que se manifiesta inquietud respecto de las posibles repercusiones de la introducción de un número de identificación de sustancias en los sistemas informáticos a nivel mundial, las cargas administrativas y las consecuencias respecto del Código IMSBC.

5.13 Tras el correspondiente examen, el Subcomité convino en remitir este asunto, junto con el documento CCC 8/5/4, al E&T 37 para que lo siga examinando, con miras a que asesore al CCC 9 al respecto.

Proyectos de nuevas fichas

5.14 El Subcomité tomó nota de las deliberaciones del E&T 36 sobre los proyectos de nuevas fichas (CCC 8/5/2, párrafos 3.7 a 3.44 y anexo 1) y convino en examinar los

documentos presentados a este periodo de sesiones basándose en su pertinencia respecto de los proyectos de nuevas fichas incluidos en el informe del E&T 36.

Celestina

5.15 Se presentaron al Subcomité, para que los examinara, los siguientes documentos presentados por España:

.1 CCC 8/5/5, que contiene una propuesta de inclusión de un nuevo nombre de expedición (CONCENTRADO DE CELESTINA) en la ficha individual de los "Concentrados de minerales" del Apéndice 1 del Código IMSBC;

.2 CCC 8/5/6, que contiene una propuesta de inclusión de nueva ficha para la CELESTINA en el Apéndice 1 del Código IMSBC;

.3 CCC 8/INF.15, que contiene información de apoyo a la propuesta presentada en el documento CCC 8/5/5 de añadir un nuevo NECG (CONCENTRADO DE CELESTINA) a los "Concentrados de minerales" del Apéndice 1 del Código IMSBC; y

.4 CCC 8/INF.6, que contiene una propuesta de inclusión de nueva ficha para la CELESTINA en el Apéndice 1 del Código IMSBC.

5.16 Durante las correspondientes deliberaciones, el Subcomité tomó nota de las siguientes opiniones manifestadas al respecto:

.1 estas propuestas pueden apoyarse; no obstante, el concentrado de celestina debería disponer de su propia ficha;

.2 la información presentada en los documentos CCC 8/5/6 y CCC 8/INF.6 no es concluyente respecto de si la celestina es una carga del grupo A o del grupo C, y si es una carga no cohesiva o no cohesiva; y

.3 se puede apoyar la propuesta formulada en el documento CCC 8/5/6; no obstante, existen ciertas incoherencias en el nuevo proyecto de ficha con respecto a la densidad aparente y el factor de estiba, y las precauciones climáticas.

5.17 Tras el correspondiente examen, el Subcomité aceptó las propuestas en principio y decidió remitir dichos documentos al E&T 37 para que los examine e incorpore, según proceda, en el proyecto de enmienda 07-23 al Código IMSBC.

Granodiorita triturada

5.18 El Subcomité tomó nota de que el E&T 36 había convenido en el proyecto de nueva ficha correspondiente a la granodiorita triturada (CCC 8/5/2, párrafos 3.17 a 3.22 y anexo 1).

5.19 A este respecto, se presentaron al Subcomité, para que los examinara, los siguientes documentos presentados por Noruega:

.1 CCC 8/5/9, que contiene una propuesta de enmienda del nuevo proyecto de ficha del grupo C convenida por el E&T 36 correspondiente a la granodiorita triturada para que pase a formar parte del grupo A, dado que los ensayos adicionales han mostrado que la fracción mínima de esta carga es susceptible de licuarse; y

.2 CCC 8/INF.12, que contiene información de apoyo a la actualización del proyecto de nueva ficha correspondiente a la granodiorita triturada convenida en el E&T 36 para trasladarla del grupo C al grupo A.

5.20 El Subcomité tomó nota de las observaciones formuladas por Noruega respecto de que el NECG del proyecto de nueva ficha debería ser FINOS DE GRANODIORITA TRITURADA y que el tamaño de partícula de esta carga debería ser de hasta 22 mm.

5.21 Tras el correspondiente examen, el Subcomité aceptó las propuestas en principio y, teniendo en cuenta las observaciones formuladas, decidió remitir dichos documentos al E&T 37 para que los examine e incorpore, según proceda, en el proyecto de enmienda 07-23 al Código IMSBC.

Micropartículas granuladas molidas de escoria de altos hornos

5.22 Se presentó al Subcomité, para que lo examinara, el documento CCC 8/5/17 (China), en el que se formulan observaciones sobre los párrafos 3.32 a 3.35 del documento CCC 8/5/2 (Secretaría) y se invita al Subcomité a examinar la propuesta del documento E&T 36/3/6 (China) de incluir las micropartículas granuladas molidas de escoria de altos hornos como carga del grupo A en el Apéndice 1 del Código IMSBC.

5.23 Tras el correspondiente examen, el Subcomité aceptó las propuestas en principio y decidió remitir dichos documentos al E&T 37 para que los examine e incorpore, según proceda, en el proyecto de enmienda 07-23 al Código IMSBC.

Seguridad del transporte de cargas fumigadas

5.24 El Subcomité tomó nota de las deliberaciones del E&T 36 respecto del transporte seguro de carga fumigada (CCC 8/5/2, párrafos 3.45 a 3.47).

Correcciones menores

5.25 El Subcomité tomó nota de las deliberaciones del E&T 36 sobre correcciones menores al Código IMSBC (CCC 8/5/2, párrafo 3.48 y anexo 1).

Proyecto de enmiendas (07-23) al Código IMSBC

5.26 El Subcomité aceptó el proyecto de enmienda 07-23 al Código IMSBC elaborado por el E&T 36 (CCC 8/5/2, párrafo 3.49 y anexo 1), con miras a su ultimación por el E&T 37.

PROPUESTAS DE ENMIENDAS A LAS FICHAS Y DISPOSICIONES ACTUALES DEL CÓDIGO IMSBC Y LOS INSTRUMENTOS CONEXOS

Armonización del Código IMSBC con el Convenio SOLAS respecto de la declaración de la densidad aparente de los sólidos

5.27 Se presentó al Subcomité, para que lo examinara, el documento CCC 8/5/1 (Liberia y otros), en el que se propone una corrección menor al Código IMSBC a fin de reflejar una prescripción existente para que los expedidores declaren un aspecto técnico de las cargas en vigor de conformidad con la regla XII/10 del Convenio SOLAS (declaración de la densidad de la carga sólida a granel); y también se propone señalar esta cuestión a las partes interesadas mediante una circular MSC, a reserva de la aplicación voluntaria de las enmiendas al Código IMSBC.

5.28 Durante las correspondientes deliberaciones, el Subcomité tomó nota de las siguientes opiniones manifestadas al respecto:

.1 estas propuestas pueden apoyarse; además, se debería examinar si existen otras incoherencias entre el Convenio SOLAS y el Código IMSBC; y

.2 las propuestas pueden apoyarse, salvo la reproducción de las reglas XII/1, XII/2, XII/6 y XII/10 de la disposición 1.6 del Código IMSBC propuesta en el párrafo 7.2 del documento CCC 8/5/1.

5.29 Tras el correspondiente examen, el Subcomité aceptó en principio la propuesta de enmiendas al Código IMSBC, salvo la que figura en el párrafo 7.2 del documento CCC 8/5/1, y decidió remitir el documento al E&T 37 para que lo examine e incorpore, según proceda, en el proyecto de enmienda 07-23 al Código IMSBC. En relación con el proyecto de circular MSC, el Subcomité convino, en principio, en la propuesta y decidió remitir este asunto al E&T 37 para que lo siga examinando, con miras a su remisión al MSC 107 para su aprobación.

Enmiendas a las circulares MSC.1/Circ.1453/Rev.1 y MSC.1/Circ.1454/Rev.1

5.30 Se presentó al Subcomité, para que lo examinara, el documento CCC 8/5/7 (Francia), en el que se proponen enmiendas a las circulares MSC.1/Circ.1453/Rev.1 y MSC.1/Circ.1454/Rev.1, derivadas de las enmiendas 06-21 al Código IMSBC, en virtud de las cuales se introdujeron definiciones de "separación dinámica" y "cargas que pueden experimentar separación dinámica", que afectan a varias secciones del Código IMSBC, incluida la sección 7.

5.31 Tras el correspondiente examen, el Subcomité convino, en principio, en la propuesta y decidió remitir este asunto al E&T 37 para que lo siga examinando, con miras a su remisión al MSC 107 para su aprobación.

Fichas del Código IMSBC correspondientes a los pellets de mineral de hierro

5.32 Se presentó al Subcomité, para que lo examinara, el documento CCC 8/5/8 (Brasil y otros), en el cual:

.1 se señala que el Código IMSBC contiene tres fichas que podrían aplicarse al transporte de pellets de mineral de hierro;

.2 basándose en las consultas mantenidas con el sector del mineral de hierro, se sugiere que la ficha correspondiente a HIERRO, PELLETS DE MINERAL DE es la correcta, y que se elimine del Código la correspondiente a TACONITA, PELLETS DE; y

.3 se señala que la aplicación de la tercera ficha (PELLETS (concentrados)) no es clara y que no debería utilizarse con los pellets de mineral de hierro; y se propone que, no obstante, debería mantenerse en el Código.

5.33 Durante las correspondientes deliberaciones, el Subcomité tomó nota de las siguientes opiniones manifestadas al respecto:

.1 la ficha correspondiente a TACONITA, PELLETS DE sigue utilizándose y debería mantenerse;

.2 cualquier propuesta de eliminación de fichas existentes debería basarse en pruebas científicas; y

.3 en la sección 1 del Código IMSBC no hay ninguna disposición en la que se prescriba expresamente la supresión de una ficha existente basándose en que no se utiliza.

5.34 Teniendo en cuenta las opiniones antes expuestas, el Subcomité convino en remitir este asunto al E&T 37 para que lo siga examinando si dispone de tiempo para ello, a fin de asesorar al respecto a los coautores del documento CCC 8/5/8.

Propuesta de enmiendas a la ficha correspondiente al CARBÓN

5.35 Se presentaron al Subcomité, para que los examinara, los documentos CCC 8/5/10 y CCC 8/INF.15 (Australia), en los que se propone una enmienda a la ficha correspondiente al CARBÓN a fin de aclarar la clasificación y las prescripciones de transporte para dicha materia, con un resultado positivo de la prueba de calentamiento espontáneo N.4 (de la que está exento si se transporta en bultos de volumen no superior a 450 *l* o si se transporta en bultos de volumen no superior a 3 m^3); y se presenta el informe de la investigación sobre los métodos de prueba de calentamiento espontáneo para el carbón elaborado por el sector del carbón de Australia.

5.36 Durante las correspondientes deliberaciones, el Subcomité tomó nota de las siguientes opiniones manifestadas al respecto:

.1 aunque la prueba N.4 pueda no ser totalmente representativa para el CARBÓN, la clasificación del CARBÓN debería seguir basándose en dicha prueba aceptada en todo el mundo, en lugar de trabajos de investigación; una decisión en sentido contrario sentaría un precedente;

.2 si, según esta investigación, la prueba N.4 no es fiable, esta información debería transmitirse a nivel de las Naciones Unidas para que se siga examinando;

.3 la prueba N.4 debería retirarse de la aplicación al CARBÓN, y todas las cargas de CARBÓN y CARBÓN VEGETAL deberían clasificarse como 4.2;

.4 esta propuesta disminuiría la seguridad; y

.5 aunque es necesario seguir examinando esta propuesta, la elaboración de una circular al respecto podría servir de vía de avance.

5.37 Habiendo examinado las opiniones anteriores, el Subcomité convino en remitir este asunto al E&T 37 para que lo siguiese examinando y asesorase al CCC 9 al respecto.

Accidentes mortales en espacios cerrados a bordo de buques durante el periodo 2000-2021

5.38 Se presentó al Subcomité, para que lo examinara, el documento CCC 8/5/11 (IBTA), en el que se presenta un resumen de la investigación realizada para determinar y analizar todos los accidentes mortales notificados en relación con los espacios cerrados en todos los tipos de buques durante el periodo 2000-2021 y se pretende dar contexto a los datos anteriores sobre accidentes mortales en espacios cerrados durante el transporte de cargas sólidas a granel en relación con el número total de accidentes mortales en espacios cerrados, y apoyar las propuestas de enmienda de las disposiciones pertinentes tanto del Código

IMSBC como de las "Recomendaciones revisadas relativas a la entrada en espacios cerrados a bordo de los buques" (resolución A.1050(27)).

5.39 Durante las correspondientes deliberaciones, el Subcomité tomó nota de las siguientes opiniones:

.1 aunque el alcance del actual punto 8 del orden del día, "Revisión de las Recomendaciones revisadas relativas a la entrada en espacios cerrados a bordo de los buques (resolución A.1050(27))" es limitado, el documento MSC 106/16/1 (China), en el que se propone un nuevo resultado para revisar la resolución A.1050(27), debería tenerse en cuenta a este respecto; y

.2 cabe señalar que el CCC 6 (CCC 6/14, párrafo 5.26) acordó que enmendar la sección 3 del Código IMSBC, como se propone en el párrafo 12.1 del documento CCC 6/5/6 (Reino Unido y otros) requeriría presentar un documento al MSC solicitando un nuevo resultado.

5.40 Tras el correspondiente examen, el Subcomité convino en que no se habían adoptado medidas dentro del punto 5 del orden del día en el presente periodo de sesiones y que la parte pertinente del documento CCC 8/5/11 relativa a las enmiendas a la resolución A.1050(27) podría tenerse en cuenta en un futuro periodo de sesiones, si el MSC convenía en un nuevo resultado para revisar dicha resolución de la Asamblea (véase también el párrafo 8.5).

Transporte de harina de pescado a granel

5.41 Se presentó al Subcomité, para que lo examinara, el documento CCC 8/5/12 (Alemania), en el que se propone armonizar las prescripciones relativas a la estabilización de la harina de pescado del Código IMSBC con las prescripciones correspondientes del Código IMDG y clasificar la harina de pescado a granel como PPG (SH) en lugar de clase 9.

5.42 Tras el correspondiente examen, el Subcomité aceptó las propuestas en principio y decidió remitir dicho documento al E&T 37 para que los examine e incorpore, según proceda, en el proyecto de enmienda 07-23 al Código IMSBC.

Propuesta de enmienda e interpretación unificada del Código IMSBC para aclarar la prescripción relativa a las cargas de respeto que se han de llevar a bordo para los aparatos respiratorios autónomos

5.43 Se presentaron al Subcomité, para que los examinara, los siguientes documentos de la IACS:

.1 CCC 8/5/13, en el que se propone enmendar el Código IMSBC para aclarar la prescripción relativa a las cargas de respeto que se han de llevar a bordo para los aparatos respiratorios autónomos requeridos únicamente por el Código IMSBC; y

.2 CCC 8/12/4, en el que se propone una interpretación de las prescripciones relativas a aparatos respiratorios autónomos adicionales que figuran en el capítulo II-2 del Convenio SOLAS y el Código IMSBC.

5.44 Durante las correspondientes deliberaciones, el Subcomité tomó nota de las siguientes opiniones relativas al documento CCC 8/5/13:

.1 el Código IMSBC debería haberse enmendado cuando se introdujo la

regla II-2/19.3.6.2 con el fin de retirar las prescripciones relativas a los aparatos respiratorios autónomos además de los prescritos en la regla II-2/10.10 del Convenio SOLAS;

.2 en la regla II-2/19 del Convenio SOLAS se especifican las prescripciones en términos del número de aparatos respiratorios autónomos para buques que deben llevarse a bordo;

.3 la propuesta requeriría un nuevo resultado; y

.4 esta propuesta puede apoyarse.

5.45 Con respecto al documento CCC 8/12/4, el Subcomité tomó nota de las siguientes opiniones:

.1 esta propuesta puede apoyarse; y

.2 dado que existe un vínculo con el documento CCC 8/5/13, cabe señalar en este mismo ámbito que el Código IMSBC debería haberse enmendado cuando se introdujo la regla II-2/19.3.6.2 con el fin de retirar las prescripciones relativas a los aparatos respiratorios autónomos además de los prescritos en la regla II-2/10.10 del Convenio SOLAS; también cabe señalar que la retirada de prescripciones de las fichas no requeriría un nuevo resultado.

5.46 Tras el correspondiente examen, el Subcomité acordó remitir al E&T 37 los documentos CCC 8/5/13 y CCC 8/12/4 para que prosiga su examen y asesore al CCC 9 en consecuencia.

Propuesta de enmienda a la ficha "Productos generales de madera" existente

5.47 Se presentó al Subcomité, para que lo examinara, el documento CCC 8/5/15 (China), en el que se proponen enmiendas a la ficha correspondiente a los "productos generales de madera", a fin de aclarar las disposiciones relativas al transporte de productos de madera.

5.48 Durante las correspondientes deliberaciones, el Subcomité tomó nota de las siguientes opiniones manifestadas al respecto:

.1 el agotamiento del oxígeno se ha analizado ampliamente con anterioridad, y cabría señalar que el E&T 29 había acordado que los criterios para la determinación de "otros peligros" son necesarios y que había invitado a las partes interesadas a presentar propuestas al CCC 5 a este respecto (CCC 5/5, párrafo 3.8); no obstante, a falta de propuestas concretas en relación con estos criterios, cabría aducir que, por el momento, no es posible seguir debatiendo este asunto;

.2 una propuesta de enmienda de la sección 9 del Código IMSBC requeriría un nuevo resultado; y

.3 deberían tenerse en cuenta las fichas similares existentes.

5.49 A este respecto, el Subcomité convino en invitar a la delegación de China a tener en cuenta las observaciones formuladas *supra* cuando considere cómo proceder respecto de este asunto en el futuro.

PROPUESTAS DE NUEVAS FICHAS

Polvo de yeso químico

5.50 Se presentaron al Subcomité, para que los examinara, los documentos CCC 8/5/3 y CCC 8/INF.4 (Finlandia), en los que se propone incluir una nueva ficha correspondiente al polvo de yeso químico en el Código IMSBC, y se facilita información sobre la carga para apoyar la elaboración de una nueva ficha.

5.51 Durante las correspondientes deliberaciones, el Subcomité tomó nota de las siguientes opiniones manifestadas al respecto:

.1 en lugar de introducir una nueva ficha, debería modificarse la ficha correspondiente al YESO QUÍMICO;

.2 podría introducirse una nueva ficha, y debería evitarse la opción de modificar la ya existente, ya que las fórmulas químicas de estas sustancias son distintas; y

.3 se debería invitar a presentar propuestas para modificar la ficha existente.

5.52 Tras el correspondiente examen, el Subcomité convino en remitir los documentos CCC 8/5/3 y CCC 8/INF.4 al E&T 37 para que los siga examinando, si dispone de tiempo suficiente, con miras a asesorar más ampliamente al CCC 9, teniendo en cuenta las observaciones formuladas *supra*.

Tierra contaminada

5.53 Se presentaron al Subcomité, para que los examinara, los documentos CCC 8/5/14 y CCC 8/INF.18 (Irlanda), en los que se propone incluir una nueva ficha correspondiente a la tierra contaminada en el Código IMSBC, y se facilita información sobre la carga para apoyar la propuesta de nueva ficha.

5.54 Durante las correspondientes deliberaciones, el Subcomité tomó nota de las siguientes opiniones manifestadas al respecto:

.1 esta es una sustancia compleja y sus características pueden variar considerablemente, por lo que puede que introducir una ficha correspondiente no constituya una solución;

.2 no hay pruebas de que este material de desecho sea peligroso, dado que no se ha facilitado un análisis de caracterización de desechos, como se prescribe en el artículo 10.6 del Código IMSBC;

.3 la presencia de contaminantes peligrosos tales como metales pesados e hidrocarburos pueden causar efectos tóxicos a largo plazo para las personas, y pueden provocar la acumulación de vapores perjudiciales o inflamables dentro de las bodegas de carga durante el transporte;

.4 cabe la posibilidad de que la ficha general propuesta permita el transporte de materiales cuyos riesgos se hayan evaluado inadecuadamente;

.5 en la propuesta de ficha el material se ha clasificado en el grupo A, pero también se incluye la ficha de emergencia, que solamente es aplicable a las materias del grupo B;

.6 de conformidad con el párrafo 4.1.2 del Código IMSBC, cuando se transportan desechos para su eliminación, el NECG debe ir precedido de la palabra "DESECHO";

.7 la frase de la sección "Embarque" solamente es aplicable a las cargas con un factor de estiba inferior a 0,56 m^3/t; y

.8 con frecuencia, los desechos se transportan en bultos de conformidad con el número ONU "UN 3077"; y a este respecto, cabe señalar que el número ONU no se añade con facilidad en las fichas del Código IMSBC.

5.55 Tras el correspondiente examen, el Subcomité convino en remitir los documentos CCC 8/5/14 y CCC 8/INF.18 al E&T 37 para que los siga examinando, si dispone de tiempo suficiente, con miras a asesorar más ampliamente al CCC 9, teniendo en cuenta las observaciones formuladas *supra.*

Finos de magnesita

5.56 Se presentaron al Subcomité, para que los examinara, los documentos CCC 8/5/16 y CCC 8/INF.20 (China), en los que se propone una nueva ficha correspondiente a los finos de magnesita para su inclusión en el Código IMSBC, así como la información de apoyo a la propuesta de nueva ficha.

5.57 Tras el correspondiente examen, el Subcomité aceptó las propuestas en principio y decidió remitir dichos documentos al E&T 37 para que los examine e incorpore, según proceda, en el proyecto de enmienda 07-23 al Código IMSBC.

PROYECTO DE ENMIENDA 07-23 AL CÓDIGO IMSBC E INSTRUCCIONES PARA EL GRUPO E&T

5.58 Tras examinar las cuestiones antedichas, el Subcomité autorizó al E&T 37 a ultimar el proyecto de enmienda 07-23 al Código IMSBC basándose en los documentos presentados al CCC 8 y teniendo en cuenta las observaciones formuladas y las decisiones adoptadas por el Subcomité, con miras a presentar el proyecto de edición refundida del Código IMSBC, incorporando el proyecto de enmienda 07-23, al MSC 107 para su examen y adopción, y a presentar un informe por escrito en el CCC 9.

5.59 El Subcomité pidió al Secretario General que distribuyera el proyecto de enmienda 07-23 del Código IMSBC, que ultimará el E&T 37, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII del Convenio SOLAS, para que el MSC 107 lo examine y posteriormente lo adopte.

5.60 El Subcomité tomó nota de que el orden del día provisional del E&T 37 está disponible en el documento E&T 37/1.

6 ENMIENDAS AL CÓDIGO IMDG Y A SUS SUPLEMENTOS

GENERALIDADES

6.1 El Subcomité recordó que el MSC 105 había adoptado enmiendas al Código IMDG (enmienda 41-22) mediante la resolución MSC.501(105), cuya entrada en vigor está prevista

para el 1 de enero de 2024 y que puede aplicarse de forma voluntaria a partir del 1 de enero de 2023.

6.2 El Subcomité también recordó que el CCC 7 había restablecido el Grupo de trabajo por correspondencia sobre el examen de las disposiciones especiales marítimas y había dado instrucciones al Grupo para que informara en este periodo de sesiones.

6.3 El Subcomité tomó nota de que, tras el examen de los documentos presentados en el marco de este punto del orden del día, debería proporcionarse asesoramiento, instrucciones y autorización claros al E&T 38, que se convocará en la primavera de 2023, con el fin de preparar el proyecto de texto de la enmienda 42-24 al Código IMDG, con miras a su adopción en el MSC 108 en 2024.

INFORME DEL E&T 35

6.4 El Subcomité examinó el informe del E&T 35 (CCC 8/6), junto con los documentos conexos presentados al periodo de sesiones y, tras aprobarlo en general, adoptó las medidas indicadas en los apartados 6.5 a 6.18.

Correcciones de redacción a la versión en inglés de la enmienda 40-20 del Código IMDG

6.5 El Subcomité tomó nota de que el E&T 35 había ultimado las correcciones de redacción aplicables a la versión en inglés de la enmienda 40-20 del Código IMDG (resolución MSC.477(102)) y había acordado solicitar a la Secretaría que publicara una corrección de errores antes del 1 de junio de 2022, fecha en la que la enmienda 40-20 entró en vigor (CCC 8/6, párrafo 2.1 y anexo 1). La Secretaría había preparado y publicado las correcciones, que figuran en el documento MSC 102/24/Add.2/Corr.1.

Correcciones de redacción a las versiones en español y en francés de la enmienda 40-20 del Código IMDG

6.6 El Subcomité tomó nota de que el Grupo había ultimado las correcciones de redacción aplicables a la versión en francés de la enmienda 40-20 del Código IMDG (resolución MSC.477(102)) y había acordado solicitar a la Secretaría que publicara correcciones por separado, con las correcciones de redacción (CCC 8/6, párrafos 2.2 y 2.3 y anexo 2). La Secretaría había preparado y publicado las correcciones, que figuran en el documento MSC 102/24/Add.2/Corr.1, para las versiones en español y en francés.

Referencias obsoletas a las normas de la ISO

6.7 El Subcomité tomó nota de las deliberaciones del E&T 35 sobre la corrección de referencias obsoletas a las normas de la ISO (CCC 8/6, párrafos 2.8 a 2.10).

"Diacetilo, véase" y "2-Fenilpropeno, véase" en el índice del Código IMDG

6.8 Tal y como invitó el E&T 35, el Subcomité acordó invitar a los Estados Miembros y organizaciones internacionales interesados a proporcionar más información relevante sobre el "Diacetilo, véase" y el "2-Fenilpropeno, véase", que figuran en el índice del Código IMDG (CCC 8/6, párrafos 2.11 a 2.14).

Disposiciones relativas a las operaciones de transporte en el Código IMDG

6.9 El Subcomité tomó nota de las deliberaciones del E&T 35 sobre la propuesta de modificación de las disposiciones relativas a las operaciones de transporte en el Código IMDG

(CCC 8/6, párrafos 3.4 a 3.11) y acordó invitar a los Estados Miembros y organizaciones internacionales interesados a presentar nuevas propuestas.

Resultados relacionados con los plásticos reforzados con fibra

6.10 El Subcomité tomó nota de que el E&T 35 había acordado informar al MSC 105 sobre la ultimación de la labor relativa al resultado "Enmiendas al Código IMDG relativas a las cisternas portátiles con depósitos hechos de plástico reforzado con fibra (PRF) para el transporte multimodal de mercancías peligrosas" (CCC 8/6, párrafo 3.16). En consecuencia, el MSC 105 había acordado suprimir el resultado del orden del día posbienal del Comité, ya que la labor correspondiente a este resultado ya había sido cubierta por la enmienda 41-22 del Código IMDG (MSC 105/20, párrafo 18.49).

Nuevo asesoramiento del OIEA

6.11 El Subcomité tomó nota de las deliberaciones del E&T 35 sobre las propuestas de enmiendas derivadas del OIEA (CCC 8/6, párrafos 3.17 a 3.19) y acordó pedir a la Secretaría que solicitara más asesoramiento al OIEA.

Informar al Subcomité de Expertos en Transporte de Mercancías Peligrosas de las Naciones Unidas (UNSCETDG)

6.12 El Subcomité tomó nota de que la Secretaría había presentado el documento UN/SCETDG/59/INF.29 al UNSCETDG 59, en el que se informaba del resultado del E&T 35. En consecuencia, la Secretaría había presentado el documento ST/SG/AC.10/C.3/2022/31 al UNSCETDG 60, en el que se proponen las correspondientes enmiendas a la Reglamentación Modelo de las Naciones Unidas con el fin de armonizar la Reglamentación Modelo de las Naciones Unidas con el Código IMDG. Estas enmiendas fueron adoptadas en el UNSCETDG 60 (ST/SG/AC.10/C.3/120, párrafo 90).

Registradores de datos y dispositivos de seguimiento de los contenedores

6.13 El Subcomité tomó nota de las deliberaciones del E&T 35 sobre los registradores de datos y los dispositivos de seguimiento de los contenedores, y de la invitación a los Estados Miembros y organizaciones internacionales interesados para que sigan trabajando juntos en esta cuestión, con miras a presentar nuevas propuestas (CCC 8/6, párrafos 3.23 a 3.26).

6.14 En este contexto, el Subcomité tuvo ante sí para su examen el documento CCC 8/6/4 (Alemania y otros), que contiene los criterios propuestos para los dispositivos utilizados o destinados a ser utilizados durante el transporte, como los registradores de datos, los sensores y los dispositivos de seguimiento de la carga que contengan mercancías peligrosas y estén fijados o colocados en bultos, sobreembalajes/envases, contenedores, unidades de transporte o compartimientos de carga.

6.15 Tras el oportuno examen, el Subcomité aceptó la propuesta formulada en el documento CCC 8/6/4, en principio, y remitió el documento al Grupo de redacción sobre las enmiendas al Código IMDG, para su examen e incorporación, según proceda, al proyecto de enmienda 42-24 del Código IMDG.

Enmienda 41-22 al Código IMDG

6.16 El Subcomité tomó nota de que el E&T 35 había ultimado el proyecto de enmienda 41-22 al Código IMDG y había acordado pedir a la Secretaría que lo distribuyese de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII del Convenio SOLAS, para su examen y

adopción posterior por el MSC 105 (CCC 8/6, párrafo 3.32 y anexo 3). El MSC 105 había adoptado las enmiendas mediante la resolución MSC.501(105).

Enmiendas a la Guía FEm

6.17 El Subcomité tomó nota de que el E&T 35 había ultimado las enmiendas consiguientes a la Guía FEm y había acordado pedir a la Secretaría que las presentase al MSC 105 para su aprobación (CCC 8/6, párrafos 4.1 y 4.2 y anexo 4). El MSC 105 había aprobado la circular MSC.1/Circ.1588/Rev.2, titulada "Procedimientos revisados de intervención de emergencia para buques que transporten mercancías peligrosas" (Guía FEm), que contiene una versión refundida revisada de la guía.

Enmiendas de redacción a la circular MSC.1/Circ.1361

6.18 El Subcomité tomó nota de que el E&T 35 había ultimado las enmiendas de redacción a la circular MSC.1/Circ.1361 y había acordado pedir a la Secretaría que las presentase al MSC 105 para su aprobación (CCC 8/6, párrafos 4.3 a 4.6 y anexo 5). El MSC 105 había aprobado la circular MSC.1/Circ.1361/Rev.1: "Recomendaciones revisadas sobre la utilización sin riesgos de plaguicidas en los buques aplicables a la fumigación de las unidades de transporte".

INFORME DEL GRUPO DE TRABAJO POR CORRESPONDENCIA SOBRE EL EXAMEN DE LAS DISPOSICIONES ESPECIALES MARÍTIMAS

6.19 El Subcomité recordó que el CCC 7 había restablecido el Grupo de trabajo por correspondencia sobre el examen de las disposiciones especiales marítimas, al que se asignó el mandato que figura en el párrafo 6.48 del documento CCC 7/15 (informe del CCC 7).

6.20 En este contexto, se presentaron al Subcomité en este periodo de sesiones, para que los examinara, los siguientes documentos:

.1 CCC 8/6/1 (Alemania), que contiene el informe del Grupo de trabajo por correspondencia sobre el examen de las disposiciones especiales marítimas;

.2 CCC 8/6/16 (Japón), en el que se formulan observaciones acerca del informe del Grupo de trabajo por correspondencia con respecto a la consiguiente enmienda al Código IMSBC una vez que el Subcomité decida tratar el CARBÓN VEGETAL como mercancía peligrosa independientemente del resultado de la prueba N.4 de las Naciones Unidas;

.3 CCC 8/6/17 (CEFIC), presentado como reacción al informe del Grupo de trabajo por correspondencia (CCC 8/6/1) con respecto a las enmiendas al Código IMDG para el transporte del Nº ONU 1361, CARBÓN animal o vegetal, y las repercusiones para el Nº ONU 1362, CARBÓN ACTIVADO, y en el que se proponen enmiendas y soluciones alternativas al informe del Grupo de trabajo por correspondencia; y

.4 CCC 8/INF.16 (CEFIC), en el que se presenta la posición del CEFIC sobre las enmiendas al Código IMDG relacionadas con la reclasificación y el transporte del Nº ONU 1361, CARBÓN (animal o vegetal) y las repercusiones para el Nº ONU 1362, CARBÓN ACTIVADO.

6.21 En relación con el informe del Grupo de trabajo por correspondencia, que figura en el documento CCC 8/6/1, el Subcomité adoptó las medidas indicadas en los párrafos siguientes.

Aplicabilidad de la prueba N.4 de las Naciones Unidas a las remesas de carbón vegetal y las disposiciones especiales conexas

6.22 El Subcomité tomó nota de las deliberaciones del Grupo sobre la aplicabilidad de la prueba N.4 de las Naciones Unidas a las remesas de carbón vegetal según se indica en los párrafos 5 a 10 del informe y de la invitación de suprimir las disposiciones especiales 223 y 925 en la entrada correspondiente al Nº ONU 1361 en la Lista de mercancías peligrosas (CCC 8/6/1, párrafo 25.1);

6.23 Durante las correspondientes deliberaciones, el Subcomité tomó nota de las siguientes opiniones manifestadas respecto de esta cuestión:

.1 las propuestas formuladas en los párrafos 25 y 26 del documento CCC 8/6/1 deberían limitarse a las expediciones a granel, ya que su aplicación a las expediciones más pequeñas no está justificada; como alternativa, deberían aplicarse exenciones y un periodo de transición a expediciones más pequeñas; y

.2 todos los documentos conexos deberían remitirse al Grupo de redacción sobre las enmiendas al Código IMDG para su examen ulterior.

6.24 En este contexto, el Subcomité encargó al Grupo de redacción sobre las enmiendas al Código IMDG que siguiera elaborando las enmiendas al Código IMDG relativas a la aplicabilidad de la prueba N.4 de las Naciones Unidas a las remesas de carbón vegetal y las disposiciones especiales conexas, teniendo en cuenta las observaciones formuladas anteriormente y los documentos CCC 8/6/1, CCC 8/6/17 y CCC 8/INF.16.

Temperatura ambiente

6.25 El Subcomité tomó nota de las deliberaciones del Grupo sobre el sintagma "temperatura ambiente" según se indica en el párrafo 11 del informe y de la invitación de incluir la propuesta de definición en 1.2.1 del Código IMDG (CCC 8/6/1, párrafo 24).

6.26 Tras el oportuno examen, el Subcomité encargó al Grupo de redacción que siguiera elaborando las enmiendas al Código IMDG relativas a la temperatura ambiente, teniendo en cuenta los documentos CCC 8/6/1, CCC 8/6/17 y CCC 8/INF.16.

Estiba del Nº ONU 1361

6.27 El Subcomité tomó nota de las deliberaciones del Grupo sobre las prescripciones de estiba aplicables al Nº ONU 1361 según se indica en los párrafos 19 y 20 del informe y de la consecuencia de que el cambio propuesto de la categoría de estiba "A" a la categoría de estiba "C" prohibiría el transporte del Nº ONU 1361 en buques transbordadores sin lugares de estiba en cubierta y también como carga heterogénea en la bodega de carga de un buque de carga general, y si estas consecuencias son aceptables, la invitación de aprobar la asignación de la categoría de estiba "C" al Nº ONU 1361 (CCC 8/6/1, párrafo 25.2).

6.28 Tras el oportuno examen, el Subcomité acordó no aprobar la propuesta de enmienda de la categoría de estiba de A C del Nº ONU 1361.

Estiba en un lugar accesible

6.29 El Subcomité tomó nota de las deliberaciones del Grupo sobre la prescripción relativa a la "estiba en un lugar accesible" según se indica en el párrafo 21 del informe y tomó nota de que el Grupo no había acordado ninguna propuesta concreta.

Disposiciones especiales aplicables al Nº ONU 1361

6.30 El Subcomité tomó nota de la invitación del Grupo de aprobar la nueva disposición especial 9xa para el Nº ONU 1361, como consecuencia de la supresión de las disposiciones especiales 223 y 925 en la entrada correspondiente al Nº ONU 1361 (CCC 8/6/1, párrafo 26.1).

6.31 Durante las correspondientes deliberaciones, el Subcomité tomó nota de las siguientes opiniones manifestadas respecto de esta cuestión:

.1 la exención para los negros de carbón no activados de origen mineral debería mantenerse en la nueva disposición especial, como se propone en los documentos CCC 8/6/17 y CCC 8/INF.16; y

.2 la propuesta de una nueva disposición especial 9xa no es adecuada y debe ser estudiada con mayor detenimiento.

6.32 Posteriormente, el Subcomité encargó al Grupo de redacción que siguiera elaborando las enmiendas al Código IMDG relativas a las disposiciones especiales aplicables al Nº ONU 1361, teniendo en cuenta las observaciones formuladas anteriormente y los documentos CCC 8/6/1, CCC 8/6/17 y CCC 8/INF.16.

Disposiciones especiales aplicables al Nº ONU 1362

6.33 El Subcomité tomó nota de las consideraciones del Grupo relacionadas con el carbón activado (Nº ONU 1362) según se indica en el párrafo 22 del informe y de las opciones propuestas para la nueva disposición especial 9xb, que sustituye o revisa el Nº ONU 925 en la entrada correspondiente al Nº ONU 1362; y la invitación de decidir qué opción se adopta (CCC 8/6/1, párrafo 26.2).

6.34 Tras el oportuno examen, y teniendo en cuenta que la mayoría de los que hicieron uso de la palabra en el Pleno apoyaban la opción 1, el Subcomité encargó al Grupo de redacción que siguiera elaborando las enmiendas al Código IMDG relativas a las disposiciones especiales aplicables al Nº ONU 1362, teniendo en cuenta los documentos CCC 8/6/1, CCC 8/6/17 y CCC 8/INF.16.

Certificado de arrumazón

6.35 El Subcomité tomó nota de las deliberaciones del Grupo sobre el certificado de arrumazón según se indica en el párrafo 16 del informe y la invitación de decidir si dicho certificado se exigirá para el Nº ONU 1361 y, de ser así, la invitación de aprobar el texto de la propuesta de disposición especial 9xc (CCC 8/6/1, párrafo 26.3).

6.36 Durante las correspondientes deliberaciones, el Subcomité tomó nota de las siguientes opiniones:

.1 la propuesta de prescripción relativa al certificado de arrumazón causaría dificultades prácticas; y dicha prescripción debería, en todo caso, basarse en pruebas científicas;

.2 el certificado de arrumazón ya se utiliza para muchas expediciones de carbón vegetal; y

.3 la propuesta de un certificado de arrumazón podría recibir apoyo, si bien debe ser estudiada con mayor detenimiento.

6.37 Tras el oportuno examen, el Subcomité acordó invitar a los Estados Miembros y organizaciones internacionales interesados a que presentaran más propuestas a este respecto al E&T 38.

Disposiciones relativas al embalaje/envasado del Nº ONU 1361

6.38 El Subcomité tomó nota de las deliberaciones del Grupo sobre las disposiciones de embalaje/envasado según se indica en el párrafo 17 del informe y de la invitación de aprobar la supresión del Nº ONU 1361 en la disposición PP12 (CCC 8/6/1, párrafo 27).

6.39 Tras el oportuno examen, el Subcomité acordó suprimir el Nº ONU 1361 en la disposición PP12, en principio, y decidió remitir esta cuestión al E&T 38 para que la examinase y la incluyese, si fuese procedente, en el proyecto de enmienda 42-24 al Código IMDG.

Prescripciones sobre documentación aplicables al Nº ONU 1361

6.40 El Subcomité tomó nota de las deliberaciones del Grupo sobre las prescripciones de documentación según se indica en el párrafo 14 del informe y de la invitación de aprobar la inclusión de la nueva disposición 5.4.1.5.18 (CCC 8/6/1, párrafo 28).

6.41 Tras el oportuno examen, el Subcomité encargó al Grupo de redacción que siguiera elaborando las enmiendas al Código IMDG relativas a las prescripciones de documentación del Nº ONU 1361.

Ultimación de las enmiendas aprobadas

6.42 El Subcomité tomó nota de la invitación del Grupo de que el Grupo E&T ultimase las enmiendas mencionadas.

Posibles consecuencias para el Código IMSBC

6.43 El Subcomité tomó nota de las deliberaciones del Grupo sobre las posibles consecuencias para el Código IMSBC (CCC 8/6/1, párrafo 23).

6.44 Tras el oportuno examen, el Subcomité encargó al Grupo de redacción que siguiera estudiando las posibles consecuencias para el Código IMSBC, teniendo en cuenta los documentos CCC 8/6/1 y CCC 8/6/16.

Prescripciones relativas a la documentación básica de las mercancías no sujetas al Código IMDG

6.45 El Subcomité tomó nota de las deliberaciones del Grupo que se indican en el párrafo 35 del informe sobre los diferentes puntos de vista acerca de la cuestión de si las mercancías que no están sujetas al Código IMDG deberían estar sujetas a las prescripciones de documentación básica de dicho Código. El Subcomité tomó nota además de la invitación del Grupo de examinar las opciones que figuran en el párrafo 36 del informe y la asignación de estas opciones a las distintas disposiciones especiales marítimas en el anexo del informe; y la invitación a decidir

qué opción se tomará, o cuando se considere oportuno, la invitación a establecer un grupo de trabajo en el presente periodo de sesiones para preparar la decisión del Subcomité.

6.46 Durante las correspondientes deliberaciones, el Subcomité tomó nota de las siguientes opiniones:

.1 se puede apoyar la opción 1; y el anexo del documento CCC 8/6/1 podría ser la base de la labor ulterior;

.2 se puede apoyar la opción 2, en principio; no obstante, las decisiones sobre el mantenimiento de las diferentes disposiciones especiales marítimas deberían adoptarse caso por caso; y

.3 se puede apoyar la opción 3.

6.47 Tras el oportuno examen, el Subcomité acordó invitar a los Estados Miembros y organizaciones internacionales interesados a que presentaran más propuestas a este respecto al E&T 38.

Disposiciones especiales aplicables a las tortas de semillas

6.48 El Subcomité tomó nota de las observaciones del Grupo en el párrafo 38 del informe, según las cuales las disposiciones especiales 142, 388 y 929 del Código IMDG son incompatibles con las disposiciones especiales 142 y 388 y los criterios para la asignación del Nº ONU 2217 en la Reglamentación Modelo de las Naciones Unidas.

6.49 Tras el oportuno examen, el Subcomité acordó remitir esta cuestión al E&T 38 para que la estudiase con mayor detenimiento.

Autoridades competentes

6.50 El Subcomité tomó nota de la invitación del Grupo de examinar las opciones relacionadas con la cuestión de las autoridades competentes según se indica en los párrafos 40 a 43 del informe; y decidir qué opción se adoptará, y en caso de que se establezca un grupo de trabajo, basarse en el resultado proporcionado por dicho grupo de trabajo.

6.51 Tras el oportuno examen, el Subcomité aceptó:

.1 la opción 2 relativa a las disposiciones especiales 907 y 926, junto con la supresión de las palabras "por un organismo designado por el expedidor para actuar como autoridad competente"; y

.2 la opción 1 relativa a las disposiciones especiales 925 y 964, junto con la supresión de las palabras "por un organismo designado por el expedidor para actuar como autoridad competente".

6.52 En este contexto, el Subcomité encargó al Grupo de redacción que siguiese examinando este asunto, teniendo en cuenta las observaciones formuladas anteriormente.

Enmiendas a 5.4.4 del Código IMDG

6.53 El Subcomité tomó nota de la invitación del Grupo de examinar las opciones de los párrafos 47 y 48 del informe para el texto mejorado de 5.4.4 del Código IMDG, y decidir qué

opción se adoptará; y en caso de que se establezca un grupo de trabajo, basarse en los resultados obtenidos por dicho grupo de trabajo.

6.54 Tras el oportuno examen, el Subcomité acordó remitir esta cuestión al E&T 38 para que la estudiase con mayor detenimiento.

Enmiendas aprobadas y cuestiones pendientes del documento CCC 7/6/2

6.55 El Subcomité tomó nota de la invitación del Grupo de encargar al Grupo E&T que ultime las enmiendas aprobadas relativas a las prescripciones de documentación básica para las mercancías no sujetas al Código IMDG, las autoridades competentes y la disposición 5.4.4 del Código IMDG; y que examine las cuestiones pendientes del párrafo 41 del documento CCC 7/6/2 (Alemania), e informe al respecto al CCC 9.

6.56 Teniendo en cuenta las decisiones adoptadas anteriormente, el Subcomité acordó remitir las cuestiones pendientes del párrafo 41 del documento CCC 7/6/2 al E&T 38 para que las estudiase con mayor detenimiento.

PROPUESTAS RELATIVAS A LA ENMIENDA 42-24

Enmiendas a las disposiciones del Código IMDG para aclarar la aplicación del párrafo 2.10.2.7 del mismo

6.57 Se presentó al Subcomité, para que lo examinara, el documento CCC 8/6/2 (Francia), en el que se proponen enmiendas a las disposiciones del Código IMDG para aclarar la aplicación del párrafo 2.10.2.7 del mismo limitando la exención de las disposiciones del Código IMDG (en particular, las disposiciones sobre el marcado y el etiquetado de los bultos, la rotulación y el marcado de las unidades de transporte y el documento de transporte) a la única característica de "contaminante del mar".

6.58 Durante las correspondientes deliberaciones, el Subcomité tomó nota de las siguientes opiniones:

.1 podría apoyarse la propuesta, en general; no obstante, el capítulo 5.4 del Código IMDG debería modificarse para garantizar que estas sustancias figuren en el documento de transporte de mercancías peligrosas;

.2 podría apoyarse la propuesta, la cual, no obstante, requiere algunas modificaciones de redacción;

.3 esta cuestión puede resolverse añadiendo un texto aclaratorio al final del párrafo 2.10.2.7;

.4 debería evitarse enmendar el capítulo 5.4 del Código IMDG; y

.5 conviene tener en cuenta que también la disposición especial 969 se aplica a estas sustancias (véase también el anexo 2 del documento CCC 7/6/2).

6.59 Tras el oportuno examen, el Subcomité aceptó esta propuesta, en principio, y decidió remitir el documento al E&T 38 para que lo examinase e incluyese la propuesta, si fuese procedente, en el proyecto de enmienda 42-24 al Código IMDG, teniendo en cuenta la disposición especial 969.

Enmienda al párrafo 7.3.3.14 del Código IMDG

6.60 Se presentó al Subcomité, para que lo examinase, el documento CCC 8/6/3 (Francia), en el que se propone enmendar el párrafo 7.3.3.14 del Código IMDG, ya que, según Francia, la redacción actual de 7.3.3.14 del Código IMDG, en el que se incluye una referencia al Código CTU en el texto del cuerpo del Código, podría hacer creer erróneamente que el Código CTU es un instrumento obligatorio, cuando solo es un instrumento recomendado, publicado mediante una circular (MSC.1/Circ.1497).

6.61 Durante las correspondientes deliberaciones, el Subcomité tomó nota de las siguientes opiniones:

1 debería mantenerse la redacción de 7.3.3.14 del Código IMDG;

.2 podría apoyarse la propuesta, en general; y

.3 la adición de una nota a pie de página sería coherente con la forma en que se utilizan actualmente las notas a pie de página en el Código IMDG.

6.62 Tras el oportuno examen, el Subcomité aceptó esta propuesta, en principio, y decidió remitir el documento al E&T 38 para que lo examine e incluya la propuesta, si procede, en el proyecto de enmienda 42-24 al Código IMDG.

Estiba mixta de objetos y sustancias de los grupos de compatibilidad C, D y E

6.63 Se presentó al Subcomité, para que lo examinase, el documento CCC 8/6/5 (Estados Unidos), que contiene una propuesta de enmienda de las prescripciones existentes sobre la estiba mixta de objetos y sustancias de los grupos de compatibilidad C, D y E. En el mencionado documento se determina una posible carga mixta de sustancias y objetos explosivos que el Código IMDG no prevé actualmente, y se propone una enmienda de las prescripciones sobre la estiba mixta.

6.64 Durante las correspondientes deliberaciones, el Subcomité tomó nota de las siguientes opiniones:

.1 podría apoyarse la propuesta;

.2 también es necesario introducir modificaciones similares en la Nota 1 y la Nota 4;

.3 también es necesario solicitar al UNTDG que aclare el significado de los términos "mercancías", "sustancias" y "objetos"; y

.4 la propuesta no puede ser apoyada porque el grupo de compatibilidad E se refiere a objetos; además, este asunto debería ser examinado en primer lugar por el UNTDG.

6.65 Tras el oportuno examen, el Subcomité acordó invitar a la delegación de los Estados Unidos a que considere la posibilidad de presentar una propuesta a este respecto al UNTDG.

Disposiciones especiales para el transporte de vehículos

6.66 Se presentó al Subcomité, para que lo examinase, el documento CCC 8/6/6 (Estados Unidos), en el que figura una propuesta para remplazar las disposiciones especiales 961

y 962 por una nueva disposición especial 9XX en respuesta a los recientes casos de incendio acaecidos en buques para el transporte de vehículos.

6.67 Durante las correspondientes deliberaciones, el Subcomité tomó nota de las siguientes opiniones:

.1 la propuesta podría servir de base para la labor futura;

.2 el Código IMDG no debería incluir prescripciones para las administraciones;

.3 el razonamiento relativo a la limitación del volumen de combustible en los vehículos convencionales no puede apoyarse; la propuesta de los párrafos 13 y 1.11 del anexo del documento CCC 8/6/6, en la que se especifica que un vehículo dañado alimentado con baterías debería poder ser transportado con la batería aún en el vehículo en una unidad de transporte separada, es problemática e inapropiada; conviene observar asimismo que el MSC 105 acordó incluir en su orden del día posbienal un resultado titulado "Evaluación de la idoneidad de los medios de protección, detección y extinción de incendios en los espacios para vehículos, los espacios de categoría especial y los espacios de carga rodada a fin de reducir el riesgo de incendio a bordo de los buques que transportan vehículos de energía nueva", con el Subcomité SSE como órgano conexo; además, puede ser conveniente distinguir las prescripciones entre los buques de carga rodada, los buques especiales para el transporte de automóviles y los buques de pasaje de transbordo rodado;

.4 la propuesta plantea problemas en cuanto a la carga administrativa, la calidad de las inspecciones y el estado de las cargas; además, el documento CCC 8/6/10 (Alemania) debería tenerse en cuenta en la labor futura;

.5 la propuesta es problemática para los buques de carga rodada y los buques de pasaje de transbordo rodado;

.6 deberían tenerse en cuenta los sucesos con vehículos usados y dañados; no obstante, no es necesario aplicar las prescripciones a los vehículos nuevos;

.7 la labor futura debería tener una base científica; y

.8 podría constituirse un grupo de trabajo por correspondencia para avanzar en esta labor.

6.68 Tras el oportuno examen, el Subcomité encargó al Grupo de redacción que preparara un proyecto de mandato para un grupo de trabajo por correspondencia, con miras a presentar un informe al CCC 9.

Propuesta de enmienda de la disposición 7.6.2.8.4

6.69 Se presentaron al Subcomité, para que los examinase, los documentos CCC 8/6/7 y CCC 8/INF.14 (ICHCA), en los que se propone una revisión de la disposición 7.6.2.8.4 del Código IMDG para aclarar las disposiciones sobre el acceso de emergencia al nitrato amónico cuando este se encuentre estibado bajo cubierta; y se proporciona la información de apoyo a la revisión propuesta de la disposición 7.6.2.8.4.

6.70 Durante las correspondientes deliberaciones, el Subcomité tomó nota de las siguientes opiniones:

.1 podría apoyarse la propuesta, en general; no obstante, en lo que respecta a la capacidad de abrir escotillas, se necesitan más pruebas científicas para la cifra del "30 %";

.2 no es seguro que la adición de un texto relativo a la función del documento de cumplimiento para las mercancías peligrosas sea útil. Se puede apoyar la propuesta de modificar la disposición para dejar claro que las "tapas de escotilla" incluyen las escotillas, los pontones y los entrepuentes entre las tapas de escotilla de la cubierta principal y la carga de nitrato de amonio. La prescripción es que la carga se transporte en un espacio de carga limpio que pueda abrirse en caso de emergencia, y eso se aplica a todos los espacios de carga por debajo de las tapas de las escotillas de la cubierta de intemperie donde se estiba la carga. El texto relativo a la necesidad de abrir las escotillas puede interpretarse fácilmente en el sentido de que solo deben poder abrirse las tapas de las escotillas de la cubierta de intemperie; y

.3 la propuesta mejoraría la seguridad, por lo que debería apoyarse.

6.71 Tras el oportuno examen, el Subcomité aceptó esta propuesta, en principio, y decidió remitir el documento al E&T 38 para que lo examine e incluya la propuesta, si procede, en el proyecto de enmienda 42-24 al Código IMDG.

Disposiciones sobre cantidades limitadas para el Nº ONU 2956, ALMIZCLE XILENO

6.72 Se presentó al Subcomité, para que lo examinase, el documento CCC 8/6/8 (Alemania), que trata de las diferencias entre el Código IMDG y la Reglamentación Modelo de las Naciones Unidas en las disposiciones para el transporte del Nº ONU 2956, ALMIZCLE XILENO, en cantidades limitadas. Según lo señalado en el documento, el Subcomité debería pedir a la Secretaría que señale esta cuestión al Subcomité de Expertos en Transporte de Mercancías Peligrosas de las Naciones Unidas y solicite una aclaración. El Subcomité debería decidir:

.1 si el Código IMDG adoptará la disposición especial 132;

.2 si el código de estiba SW11 se incluirá en la columna 16a; o

.3. si se introducirán ambas enmiendas,

e impartir al Grupo E&T las instrucciones pertinentes.

6.73 Durante las correspondientes deliberaciones, el Subcomité tomó nota de las siguientes opiniones:

.1 el código de estiba SW11 ya está asignado al Nº ONU 2956;

.2 debería solicitarse a la Secretaría que informe al UNTDG sobre este asunto;

.3 la disposición 409 también se aplica a los números ONU 3242 y 3251, y para estos se permite el transporte en cantidades limitadas; y ya se había asignado previamente la disposición especial 132 al Nº ONU 2956, junto con la 133; no obstante, se eliminó la disposición especial 132 (DSC 17/3,

párrafo 3.41); y en ese momento, el Subcomité no consideró añadir el código de estiba SW11 por razones desconocidas; por lo tanto, se puede apoyar la adición del código de estiba SW11; y

.4 se puede apoyar la armonización, y por lo tanto se deberían introducir las dos enmiendas propuestas.

6.74 Tras el oportuno examen, el Subcomité acordó:

.1 remitir el documento al E&T 38 para que lo examine detenidamente y lo incorpore, si procede, al proyecto de enmienda 42-24 del Código IMDG; y

.2 encargar a la Secretaría que señale esta cuestión al UNTDG tras su examen en el E&T 38.

Estiba de sustancias n.e.p. de la clase 4.3

6.75 Se presentó al Subcomité, para que lo examinase, el documento CCC 8/6/9 (Alemania), en el que se propone cambiar la categoría de estiba de "E" a "D" en la Lista de mercancías peligrosas para el Nº ONU 3129, el Nº ONU 3130 y el Nº ONU 3148, y exigir la "estiba protegida de las fuentes de ignición", a fin de facilitar el cumplimiento de la regla II-2/19 del Convenio SOLAS y las prescripciones de estiba del Código IMDG para estos números ONU.

6.76 Tras las correspondientes deliberaciones, el Subcomité tomó nota de las siguientes opiniones:

.1 Es importante que el transportista esté informado del punto de inflamación. Teniendo en cuenta esto, la propuesta puede no ser apropiada. En este contexto, hay dos soluciones posibles. Se podría solicitar al UNTDG que considere el establecimiento de nuevas entradas generales para la clase 4.3 con riesgo secundario de la clase 3, y otras entradas, si es necesario. Si se asignan estas entradas a las mercancías, el expedidor indicará el punto de inflamación en el documento de transporte de conformidad con 5.4.1.4.3.6 del Código IMDG. Como alternativa, se podría crear una nueva disposición especial marítima para exigir la comunicación de los riesgos de la clase 3, como la documentación, el etiquetado y la rotulación, si el punto de inflamación es inferior a 23 °C, y asignarla a los números ONU 3129, 3130 y 3148;

.2 el UNTDG debería encargarse de crear una entrada separada en primer lugar;

.3 no es evidente que las sustancias de la clase 4.3, con riesgo secundario de la clase 3 y punto de inflamación inferior a 60 °C, se transportarían en las condiciones correctas;

.4 conviene tener en cuenta la carga administrativa; y

.5 las prescripciones de estiba deberían modificarse ahora, aunque se informe al UNTDG.

6.77 Tras el oportuno examen, el Subcomité acordó:

.1 remitir el documento al E&T 38 para que lo examine detenidamente; y

.2 encargar a la Secretaría que señale esta cuestión al UNTDG tras su examen en el E&T 38, si procede.

Armonización de la disposición especial 388 con la Reglamentación Modelo de las Naciones Unidas y enmiendas consiguientes adicionales a las disposiciones especiales 961.1 y 962.4

6.78 Se presentó al Subcomité, para que lo examinase, el documento CCC 8/6/10 (Alemania), en el que se propone una enmienda a la disposición especial 388 para armonizarla con la Reglamentación Modelo de las Naciones Unidas, así como otras enmiendas consiguientes a las disposiciones especiales 961.1 y 962.4 para cerrar una laguna normativa del Código IMDG, dado que actualmente las prescripciones de las pruebas para las baterías de litio de la disposición 2.9.4 solamente se aplican a los vehículos eléctricos híbridos embarcados en los espacios de carga de los buques de transbordo rodado, pero no a otros vehículos eléctricos híbridos a los que se les aplican las disposiciones especiales 961.2 a 961.4.

6.79 Durante las correspondientes deliberaciones, el Subcomité tomó nota de las siguientes opiniones:

.1 la disposición especial 961.1 permite una exención de las disposiciones del Código IMDG si los vehículos se estiban, por ejemplo, en espacios de carga rodada. En el Código IMDG figuran prescripciones para las baterías de litio solo en las disposiciones especiales 961.1 y 962.4, pero no en la 388. En el párrafo 3 del documento CCC 8/6/10 se indica que los vehículos eléctricos híbridos que contengan baterías de litio queden exentos si sus combustibles líquidos presentan puntos de inflamación elevados o si sus tanques de combustible están vacíos. Sin embargo, si estos vehículos son transportados por otros medios que no sean buques de carga rodada, dichos vehículos no pueden quedar exentos de las disposiciones del Código IMDG y deberían ser transportados como Nº ONU 3166, VEHÍCULO PROPULSADO POR LÍQUIDO INFLAMABLE. Por tanto, la propuesta no recibió apoyo; y

.2 podría apoyarse la propuesta.

6.80 Tras el oportuno examen, el Subcomité aceptó esta propuesta, en principio, y decidió remitir el documento al E&T 38 para que lo examine e incluya la propuesta, si procede, en el proyecto de enmienda 42-24 al Código IMDG.

Sustancias estabilizadas

6.81 Se presentó al Subcomité, para que lo examinase, el documento CCC 8/6/11 (Arabia Saudita y otros), en el que se formulan propuestas de enmienda del Código IMDG para subsanar las deficiencias detectadas en relación con las condiciones especiales de transporte y los controles operacionales para garantizar la seguridad del transporte. A fin de garantizar una mayor visibilidad de la carga transportada a una temperatura superior a la temperatura ambiente, los copatrocinadores proponen modificar la disposición especial 386.

6.82 Durante las deliberaciones, el Subcomité tomó nota de las siguientes opiniones:

.1 el documento CCC 5/6/10 (ICS) contenía una propuesta similar, que no fue

aceptada por el Subcomité (CCC 5/13, párrafo 6.35). Tampoco hay justificación para aceptar la propuesta en cuestión;

.2 hay que tener en cuenta las necesidades existentes del expedidor;

.3 este asunto debería señalarse a la atención del UNTDG en primer lugar. La TPAA se utiliza para definir si un monómero es una sustancia polimerizante de la clase 4.1, y si se requiere regulación de la temperatura. Solo en este último caso se requiere un valor TPAA exacto y se añadirán las palabras "TEMPERATURA REGULADA" como parte del nombre de expedición. Aparte de eso, no hay necesidad práctica de que la TPAA defina las condiciones de manipulación segura. La polimerización y la estabilidad de los monómeros es un proceso demasiado complejo como para reducirlo a un simple valor de temperatura, e incluso existe la posibilidad de que se aplique de forma incorrecta, lo que tendría consecuencias peligrosas. La prevención de reacciones peligrosas en los monómeros estabilizados se consigue mediante la adición de inhibidores químicos que garantizan que el monómero permanezca estable durante el transporte. Sin embargo, el valor absoluto tanto de la TPAA como de la duración de la estabilización puede cambiar con la edad, el espacio libre, el nivel de llenado y muchas otras variables. Por lo tanto, comunicar el SAPT, ya sea un valor exacto o que el SAPT está por encima del umbral de regulación de la temperatura, no mejoraría el transporte sin riesgos de los monómeros. Además, la propuesta de exigir la inclusión de "la duración prevista de la eficacia de los inhibidores" en el documento de transporte es innecesaria, ya que el Código IMDG ya exige que el expedidor certifique que cada expedición se efectúa "de conformidad con la reglamentación aplicable", incluida la disposición especial 386;

.4 podría apoyarse la propuesta, si bien debe examinarse con detenimiento;

.5 las sustancias estabilizadas mediante regulación de la temperatura ya deben tener sus temperaturas de regulación y de emergencia indicadas en el documento de transporte de mercancías peligrosas. Además, el Código IMDG ya impone disposiciones de estiba, manipulación y segregación a las sustancias estabilizadas que tienen asignada la disposición especial 386. Incluir una comunicación adicional sobre las condiciones especiales de transporte o los controles operativos en el documento de transporte de mercancías peligrosas podría ser redundante y dar lugar a un conflicto o a una interpretación errónea de las disposiciones del Código. Además, la propuesta tiene implicaciones multimodales, por lo que debería ser considerada en primer lugar en el UNTDG; y

.6 este asunto no se resolvió por completo en el CCC 5 y debería seguirse estudiando.

6.83 Tras el oportuno examen, el Subcomité acordó remitir esta cuestión al E&T 38 para que la estudie con detenimiento, con miras al brindar asesoramiento adicional al CCC 9.

Propuesta de enmiendas a las condiciones de transporte de las tortas de semillas en el Código IMDG

6.84 Se presentó al Subcomité, para que lo examinase, el documento CCC 8/6/12 (China), en el que se proponen enmiendas a las condiciones de transporte de las tortas de semillas en

el Código IMDG. Se propone incluir en el capítulo 3.3 del Código IMDG una nueva disposición especial 9XX y asignarla al Nº ONU 1386 a), al Nº ONU 1386 b) y al Nº ONU 2217:

6.85 Durante las deliberaciones, el Subcomité tomó nota de las siguientes opiniones:

.1 las exenciones propuestas deberían incluir la necesidad de demostrar el contenido declarado de aceite y/o humedad de la carga que se expide, como ocurre en el Código IMSBC;

.2 las enmiendas propuestas solo deberían considerarse tras la conclusión de los debates sobre las disposiciones especiales de la serie 900;

.3 este asunto debería ser examinado en primer lugar en el UNTDG.

.4 debería considerarse la posibilidad de exigir un certificado de la autoridad competente; y

.5 las exenciones deberían basarse en las pruebas.

6.86 Tras el oportuno examen, el Subcomité acordó invitar a la delegación de China a que presente una nueva propuesta sobre esta cuestión al CCC 9, teniendo en cuenta las observaciones formuladas.

Peligro potencial de los fangos de silicio (fangos de residuos generados por el corte de lingotes de silicio) durante el transporte marítimo

6.87 Se presentaron al Subcomité, para que los examinase, los documentos CCC 8/6/13 y CCC 8/6/14 (China), en los que se propone que el Subcomité tome nota del peligro potencial que conlleva el transporte marítimo de fangos de silicio y considere la posibilidad de invitar a los Estados Miembros y organizaciones internacionales interesados a que participen en un grupo oficioso para seguir investigando sobre este asunto, con el fin de determinar las características de peligro potencial de los fangos de silicio y aclarar las condiciones para un transporte seguro; y se facilita información sobre los experimentos llevados a cabo por China sobre las características de peligro potencial de los fangos de silicio (fangos de residuos generados por el corte de lingotes de silicio).

6.88 Tras el oportuno examen, el Subcomité acordó invitar a los Estados Miembros y organizaciones internacionales interesados a que se pusieran en contacto con la delegación de China[3] para seguir investigando sobre este asunto, con el fin de determinar las características de peligro potencial de los fangos de silicio y aclarar las condiciones para un transporte seguro.

Propuesta de enmienda de la disposición especial 964 del Código IMDG

6.89 Se presentó al Subcomité, para que lo examinase, el documento CCC 8/6/15 (Chile), en el que se formula una propuesta para enmendar la disposición especial 964 del Código IMDG con miras a alinearla con las pruebas actuales del Manual de Pruebas y Criterios de las Naciones Unidas y generar coherencia en la descripción y las prescripciones entre los códigos IMDG e IMSBC.

[3] **Persona de contacto:**
Sr. Guo Peng
Administración de Seguridad Marítima de la República Popular de China
Correo electrónico: guopeng@sd.msa.gov.cn

6.90 Durante las deliberaciones, el Subcomité tomó nota de las siguientes opiniones:

.1 podría apoyarse la propuesta;

.2 las sustancias que superan la prueba correspondiente en el Manual de Pruebas y Criterios de las Naciones Unidas ya pueden quedar exentas de las disposiciones del Código IMDG, independientemente de su tamaño de partícula; por consiguiente, la propuesta no recibió apoyo;

.3 este asunto debería señalarse a la atención del UNTDG en primer lugar;

.4 el tamaño de las partículas es solo una referencia;

.5 las enmiendas propuestas deberían examinarse tras la conclusión de los debates sobre las disposiciones especiales de la serie 900; y

.6 no es necesaria la armonización con el Código IMSBC; y las exenciones deberían basarse en las pruebas, y tanto la prueba O.1 como la O.3 deberían utilizarse en este sentido.

6.91 Tras el oportuno examen, el Subcomité acordó remitir esta cuestión al Grupo de redacción para que la examine con detenimiento si se dispone del tiempo suficiente.

Preocupaciones en materia de seguridad derivadas de los sucesos de incendio a bordo de buques portacontenedores que transportan mercancías peligrosas

6.92 El Subcomité tomó nota con agradecimiento del documento CCC 8/INF.13 (Singapur), en el que se informa sobre las preocupaciones de seguridad derivadas de los sucesos de incendio a bordo de los buques portacontenedores que transportan mercancías peligrosas.

CONSTITUCIÓN DE UN GRUPO DE REDACCIÓN

6.93 Tras examinar las cuestiones citadas, el Subcomité constituyó el Grupo de redacción sobre las enmiendas al Código IMDG y le encargó que, teniendo en cuenta las observaciones formuladas y las decisiones adoptadas en el Pleno, procediese a:

por lo que respecta a los dispositivos utilizados o destinados a ser utilizados durante el transporte que contengan mercancías peligrosas

.1 basándose en el documento CCC 8/6/4, preparar un proyecto de enmiendas a la disposición 5.5.4 del Código IMDG, para incorporarlo, si procede, al proyecto de enmienda 42-24;

por lo que respecta a las partes pertinentes de los documentos CCC 8/6/1, CCC 8/6/17 y CCC 8/INF.16:

.2 seguir elaborando las enmiendas al Código IMDG relativas a:

.1 el CARBÓN; y

.2 las autoridades competentes en materia de certificación, homologación y permisos;

por lo que respecta a otras cuestiones conexas relacionadas con las disposiciones especiales marítimas:

.3 teniendo en cuenta las partes pertinentes de los documentos CCC 8/6/1 y CCC 8/6/16, examinar las posibles consecuencias para el Código IMSBC;

por lo que respecta a las disposiciones especiales para el transporte de vehículos:

.4 preparar el proyecto de mandato para un grupo de trabajo por correspondencia teniendo en cuenta el documento CCC 8/6/6; y

por lo que respecta a la disposición especial 964 del Código IMDG:

.5 examinar más a fondo la propuesta recogida en el documento CCC 8/6/15, si se dispone de tiempo.

INFORME DEL GRUPO DE REDACCIÓN

6.94 Tras haber examinado el informe del Grupo de redacción sobre las enmiendas al Código IMDG (CCC 8/WP.7), el Subcomité lo aprobó en general y adoptó las medidas que se describen en los párrafos siguientes.

Dispositivos que contienen mercancías peligrosas, utilizados o destinados a ser utilizados durante el transporte

6.95 El Subcomité convino en el proyecto de enmiendas a la disposición 5.5.4 del Código IMDG, para su incorporación, según proceda, en el proyecto de enmienda 42-24 del Código IMDG, y encargó a la Secretaría que informase al UNTDG de este proyecto de enmiendas (CCC 8/WP.7, párrafos 4 y 5).

Disposiciones aplicables al Nº ONU 1361

6.96 El Subcomité tomó nota de las deliberaciones del Grupo de redacción acerca de las disposiciones del Nº ONU 1361, remitió el proyecto de enmiendas al Código IMDG al E&T 38 para su ulterior examen y acordó invitar a los Estados Miembros y organizaciones internacionales interesados a que presenten nuevas propuestas al E&T 38 (CCC 8/WP.7, párrafos 7 a 14 y anexo 2).

Disposiciones aplicables al Nº ONU 1362

6.97 El Subcomité tomó nota de las deliberaciones del Grupo de redacción acerca de las disposiciones especiales del Nº ONU 1362 y refrendó que la elaboración de una disposición especial nueva 9xb debería examinarse en el E&T 38, cuando se delibere sobre la documentación de las disposiciones especiales marítimas de la serie 900 (CCC 8/WP.7, párrafos 15 y 16 y anexo 2).

Prescripciones sobre documentación aplicables al Nº ONU 1361

6.98 El Subcomité tomó nota de las deliberaciones del Grupo de redacción sobre las prescripciones relativas a la documentación del Nº ONU 1361 y acordó remitir al E&T 38 el proyecto de disposición nueva 5.4.1.5.18 del Código IMDG para que prosiga su examen (CCC 8/WP.7, párrafos 17 y 18 y anexo 2).

Asignación del grupo de embalaje/envase del Nº ONU 1361

6.99 El Subcomité tomó nota de las deliberaciones del Grupo sobre la asignación del grupo de embalaje/envase del Nº ONU 1361 y acordó remitir al E&T 38 este asunto para que prosiga su examen, a fin de prestar un mayor asesoramiento al CCC 9 (CCC 8/WP.7, párrafos 19 y 20).

6.100 El Subcomité tomó nota de las deliberaciones del Grupo con respecto a la autoridad reconocida (disposición especial 907) o una persona reconocida por la autoridad competente (disposición especial 926) (CCC 8/WP.7, párrafo 22). Habiendo tomado nota de las preocupaciones expresadas sobre una posible reducción de las normas de seguridad si se aplica la opción 1, tal y como se recoge en el documento CCC 8/6/1, el Subcomité remitió este asunto al E&T 38 para su posterior estudio.

6.101 El Subcomité tomó nota de las deliberaciones del Grupo sobre los párrafos 40 y 41 del documento CCC 8/6/1 y acordó remitir estos asuntos al E&T 38 para que prosiga su examen (CCC 8/WP.7, párrafo 24).

Posibles consecuencias para el Código IMSBC

6.102 El Subcomité tomó nota de las deliberaciones del Grupo sobre las posibles consecuencias para el Código IMSBC, y acordó remitir al E&T 37 este asunto, junto con las partes pertinentes de los documentos CCC 8/6/1 y CCC 8/6/16 teniendo en cuenta el análisis sobre el Nº ONU 1361 (CCC 8/WP.7, párrafos 7 a 14 y 25 a 27).

Disposición especial 964 del Código IMDG

6.103 El Subcomité tomó nota de las deliberaciones del Grupo sobre la disposición especial 964 del Código IMDG y acordó remitir al E&T 38 el proyecto de disposición especial nueva 964 para que prosiga su examen (CCC 8/WP.7, párrafos 23, 29 y 30 y anexo 2).

Constitución de un grupo de trabajo por correspondencia

6.104 El Subcomité constituyó el Grupo de trabajo por correspondencia sobre el examen de las disposiciones relativas al transporte de vehículos, coordinado por los Estados Unidos,[4] con el siguiente mandato:

.1 proseguir el examen de las enmiendas a las disposiciones sobre el transporte de vehículos, teniendo en cuenta las deliberaciones del CCC 8 en relación con los documentos CCC 8/6/1, CCC 8/6/6 y CCC 8/6/10;

.2 elaborar y preparar las medidas adecuadas para abordar, dentro de las disposiciones del Código IMDG, los peligros potenciales derivados del transporte de vehículos; y

.3 presentar un informe al CCC 9.

[4] **Coordinadora**:
Sra. Hillary Sadoff
Hazardous Materials Division
Servicio de Guardacostas de los Estados Unidos
Correo electrónico: Hillary.Sadoff@uscg.mil

PROYECTO DE ENMIENDA 42-24 AL CÓDIGO IMDG E INSTRUCCIONES PARA EL GRUPO E&T

6.105 El Subcomité autorizó al E&T 38, que tendrá lugar en la primavera de 2023, a preparar el proyecto de enmienda 42-24 al Código IMDG, basándose en los documentos presentados al CCC 8 y teniendo en cuenta las observaciones formuladas y las decisiones adoptadas en el Pleno. El E&T 38 debería tener en cuenta los resultados de la labor del Subcomité de Expertos en Transporte de Mercancías Peligrosas de las Naciones Unidas por lo que respecta a las enmiendas a la 22ª edición revisada de las Recomendaciones relativas al Transporte de Mercancías Peligrosas (Reglamentación Modelo) de las Naciones Unidas. El Grupo también debería indicar y corregir los errores de redacción que encuentre en la enmienda 41-22 del Código IMDG y presentar un informe por escrito al CCC 9.

7 ENMIENDAS AL CÓDIGO INTERNACIONAL PARA EL TRANSPORTE SIN RIESGOS DE GRANO A GRANEL (RESOLUCIÓN MSC.23(59)) A FIN DE INTRODUCIR UNA NUEVA CLASE DE CONDICIONES DE CARGA PARA COMPARTIMIENTOS ESPECIALES

Antecedentes

7.1 El Subcomité recordó que el MSC 101 había acordado incluir en el orden del día bienal del Subcomité correspondiente a 2020-2021 y en el orden del día provisional del CCC 7, un resultado titulado "Enmiendas al Código internacional para el transporte sin riesgos de grano a granel (resolución MSC.23(59)) a fin de introducir una nueva clase de condiciones de carga para compartimientos especiales", con 2020 como plazo de ultimación previsto.

7.2 El Subcomité también recordó que el MSC 102 había cambiado a 2021 el plazo de ultimación previsto debido al aplazamiento del CCC 7. A causa de la pandemia de COVID-19, este punto del orden del día se pospuso de nuevo hasta el CCC 8.

Enmiendas al Código de transporte de grano

7.3 El Subcomité tomó nota del anexo 3 del documento MSC 101/21/12 (Canadá y Estados Unidos), en el que se recoge el proyecto de enmiendas al "Código internacional para el transporte sin riesgos de grano a granel", con el fin de introducir una nueva clase de condiciones de carga, a saber, "compartimiento particularmente adecuado parcialmente lleno a la altura de la escotilla con los extremos sin enrasar", y especificar las prescripciones según las cuales puede transportarse grano en dichos compartimientos.

Constitución de un grupo de redacción

7.4 El Subcomité convino en constituir el Grupo de redacción sobre las enmiendas al Código de transporte de grano, al que encargó que, teniendo en cuenta las observaciones formuladas y las decisiones adoptadas en el Pleno, llevase a cabo las tareas siguientes:

.1 preparar las enmiendas al Código de transporte de grano tomando como base el anexo 3 del documento MSC 101/21/12, incluidas las modificaciones consiguientes, y rectificar los errores de redacción; y

.2 elaborar la ficha de comprobación/vigilancia de conformidad con las "Orientaciones sobre la redacción de enmiendas al Convenio SOLAS 1974 y a los instrumentos conexos de obligado cumplimiento" (MSC.1/Circ.1500/Rev.1).

Informe del Grupo de redacción

7.5 Tras examinar el informe del Grupo de redacción (CCC 8/WP.6), el Subcomité lo aprobó en general y adoptó las medidas que se indican en los párrafos 7.6 y 7.7.

7.6 El Subcomité aceptó el proyecto de enmiendas al "Código internacional para el transporte sin riesgos de granos a granel" (resolución MSC.23(59)), que figura en el anexo 5, para su presentación al MSC 107 con miras a su aprobación y posterior adopción (CCC 8/WP.6, párrafos 4 y 5).

7.7 En este contexto, el Subcomité refrendó la ficha de comprobación/vigilancia para el proceso de enmiendas al Convenio SOLAS 1974 y a los instrumentos obligatorios conexos, que figura en el anexo 5, con miras a su presentación al MSC 107 junto con las correspondientes enmiendas al Código de transporte de grano.

Ultimación de la labor relativa al resultado

7.8 Seguidamente, el Subcomité invitó a los comités a que tomaran nota de que la labor relativa a este resultado se había ultimado.

8 REVISIÓN DE LAS RECOMENDACIONES REVISADAS RELATIVAS A LA ENTRADA EN ESPACIOS CERRADOS A BORDO DE LOS BUQUES (RESOLUCIÓN A.1050(27))

Antecedentes

8.1 El Subcomité recordó que el MSC 101 había acordado incluir en el orden del día bienal del Subcomité correspondiente a 2020-2021 y en el orden del día provisional del CCC 7, un resultado titulado "Revisión de las Recomendaciones revisadas relativas a la entrada en espacios cerrados a bordo de los buques (resolución A.1050(27))", con 2020 como plazo de ultimación previsto.

8.2 El Subcomité también recordó que el MSC 102 había cambiado a 2021 el plazo de ultimación previsto debido al aplazamiento del CCC 7. Debido a la pandemia de COVID-19, este punto del orden del día se pospuso de nuevo hasta el CCC 8.

Propuestas de enmienda en relación con el término "cámara de compresores de carga"

8.3 Se presentaron al Subcomité, para que los examinase, los documentos siguientes:

.1 CCC 8/8 (SIGTTO), en el que se propone suprimir el término "cámara de compresores de carga" de la lista de ejemplos del párrafo 2.1 de la resolución A.1050(27), en especial, debido a que, sin ser un "espacio cerrado", la entrada en la cámara de compresores de carga presenta riesgos; son riesgos que se tratan debidamente en el Código CIG y que su aplicación permite reducir;

.2 CCC 8/8/1 (China), en el que se explica por qué no debería suprimirse el término "cámara de compresores de carga" y se propone simplificar los procedimientos de entrada en las cámaras de compresores de carga; y

.3 CCC 8/8/2 (INTERMANAGER y otros), en el que figuran observaciones sobre el documento CCC 8/8 y se proponen recomendaciones relacionadas

con la cámara de compresores de carga y la revisión de la resolución A.1050(27), señalándose consecuencias no deseadas, y se proporciona información de alto nivel recopilada sobre asuntos relacionados con los acontecimientos en espacios cerrados.

8.4 Durante las deliberaciones posteriores, el Subcomité tomó nota de las opiniones siguientes:

.1 por razones de seguridad, las cámaras de compresores de carga deberían seguir considerándose espacios cerrados, por lo que no deberían suprimirse dentro de la definición de espacio cerrado que figura en el párrafo 2.1 de la resolución A.1050(27);

.2 la supresión de las cámaras de compresores de carga de la lista de ejemplos podría inducir al lector a no considerar la evaluación de estos espacios, lo que daría lugar a la ausencia de medidas de garantía de la seguridad, como la supervisión, la comunicación y el salvamento del personal que entre en la cámara de compresores de carga;

.3 teniendo en cuenta el número de sucesos y de muertes relacionadas con los espacios cerrados, las cámaras de compresores de carga no deberían suprimirse de la lista de ejemplos, y se debería adoptar un enfoque prudente al respecto;

.4 todo espacio que haya sido proyectado para que se ingrese en él, o en el que solo sea necesario ingresar, durante las operaciones normales de manipulación de la carga, no puede considerarse como espacio proyectado para que haya en él trabajadores constantemente;

.5 en los párrafos 12.1.1 y 17.21.6 del Código CIG, las cámaras de compresores de carga se califican como espacios cerrados, por lo que no puede apoyarse la propuesta del documento CCC 8/8/2;

.6 el acceso seguro y sin restricciones del personal con indumentaria protectora y aparato respiratorio no puede equipararse a la presencia sin limitaciones (sin restricciones) de aberturas de entrada y salida en una sala; toda ventilación mecánica que deba funcionar en un espacio de manera continua es indicio de que la ventilación de ese espacio es insuficiente;

.7 deberían considerarse debidamente los riesgos que no sean los propios de las operaciones normales de manipulación de la carga, como las fugas de la carga y los fallos de la ventilación mecánica, y se debería tomar nota de las preocupaciones por los riesgos y peligros potenciales para la gente de mar que ingrese en una "cámara de compresores de carga" de buques que no se rijan por el Código CIG; y

.8 toda evaluación de la conveniencia o no de seguir las recomendaciones de la resolución A.1050(27) tiene que basarse en la definición de espacio cerrado, no en la lista de ejemplos.

8.5 Tras deliberar al respecto, el Subcomité tomó nota de que no se contaba con el apoyo suficiente para suprimir el término "cámara de compresores de carga", como se propone en el documento CCC 8/8, ni consenso con respecto al enfoque alternativo propuesto en el documento CCC 8/8/2. En este sentido, tras tomar nota también de que el MSC 106 había

recibido una propuesta formulada por China relativa a un nuevo resultado sobre la "revisión de la resolución A.1050(27))" (documento MSC 106/16/1), el Subcomité acordó que no había ninguna medida específica que fuese necesario adoptar en este periodo de sesiones en relación con este punto del orden del día y que el punto se mantendría en suspenso, hasta que el MSC adoptase alguna decisión sobre la propuesta de nuevo resultado. El Subcomité tomó nota asimismo de que, si el nuevo resultado tuviese el acuerdo del Comité, era posible que los documentos CCC 8/8, CCC 8/8/1 y CCC 8/8/2, junto con el documento CCC 8/5/11 (véase también el párrafo 5.40), se siguiesen examinando en un futuro periodo de sesiones.

Enseñanzas extraídas y medidas preventivas indicadas a raíz de los accidentes relacionados con la entrada en espacios cerrados a bordo de los buques

8.6 El Subcomité tomó nota de que el III 8 había invitado al CCC 8 a que examinase el documento III 8/4/5 (China) sobre las enseñanzas extraídas y las medidas preventivas indicadas a partir de los accidentes relacionados con la entrada en espacios cerrados a bordo, teniendo en cuenta el resultado actual "Revisión de las Recomendaciones revisadas relativas a la entrada en espacios cerrados a bordo de los buques" (resolución A.1050(27)" (III 8/WP.1/Rev.1, párrafo 4.13.13).

8.7 Tras haber recordado la decisión del párrafo 8.5 anterior, el Subcomité convino en seguir examinando el documento III 8/4/5 en el CCC 9.

9 EXAMEN DE LOS INFORMES SOBRE SUCESOS EN QUE INTERVENGAN MERCANCÍAS PELIGROSAS O CONTAMINANTES DEL MAR TRANSPORTADOS EN BULTOS, OCURRIDOS A BORDO DE BUQUES O EN ZONAS PORTUARIAS

Generalidades

9.1 El Subcomité recordó que el MSC 105 aprobó la circular MSC.1/Circ.1649, titulada "Directrices para la implantación de los programas de inspección de las unidades de transporte" y alentó a los Estados Miembros y a las organizaciones internacionales a implantarlas.

9.2 El Subcomité también recordó que el CCC 7, tras haber examinado los resultados de los programas de inspección de contenedores basándose en los documentos presentados por los Estados Miembros, había expresado a estos su agradecimiento y les había pedido que siguieran presentando dichos informes de conformidad con lo dispuesto en la circular MSC.1/Circ.1442, enmendada mediante la circular MSC.1/Circ.1521.

9.3 El Subcomité recordó asimismo que la Secretaría había elaborado una función del GISIS para permitir que los Estados Miembros presentaran en línea los informes de los programas de inspección utilizando la plataforma GISIS, como se había publicado en la circular nº 3844, de fecha 8 de mayo de 2018.

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

9.4 El Subcomité tomó nota del documento CCC 8/INF.2 (Secretaría), en el que figuran los resultados refundidos de los programas de inspección de contenedores presentados por Chile, los Estados Unidos, Finlandia y la República de Corea, a través del GISIS.

9.5 Se informó al Subcomité de que, de las 64 283 unidades de transporte inspeccionadas, se hallaron deficiencias en 3 797, lo que significa que el 5,91 % de las unidades de transporte inspeccionadas habían presentado deficiencias. En cuanto al tipo de

deficiencias, la rotulación y el marcado de las unidades de transporte, la sujeción/estiba dentro de la unidad, el marcado y etiquetado de los bultos, la documentación y las deficiencias estructurales graves fueron las principales deficiencias encontradas.

9.6 El Subcomité manifestó su agradecimiento a los Estados Miembros que habían presentado los resultados de sus programas de inspección de contenedores e instó a los Estados Miembros que aún no han llevado a cabo los programas de inspección de contenedores a que procedan a ello y remitan a la Organización la información pertinente, de conformidad con la circular MSC.1/Circ.1649.

10 EXAMEN DEL CÓDIGO CIG

Antecedentes

10.1 El Subcomité recordó que el MSC 103 había acordado incluir en su orden del día posbienal un resultado titulado "Examen del Código CIG", asignándole dos periodos de sesiones para ultimar el punto y con el Subcomité CCC como órgano conexo. Habiendo acordado que el alcance del examen no debería limitarse a párrafos específicos del Código, el Comité también acordó, de conformidad con las circulares MSC.1/Circ.1481 y MSC.1/Circ.1500/Rev.1, que:

.1 las enmiendas que van a elaborarse deberían aplicarse a todos los buques nuevos a los que es de aplicación el Código CIG en la fecha de entrada en vigor o posteriormente;

.2 el instrumento que procede enmendar es el Código CIG; y

.3 las enmiendas que van a elaborarse deberían entrar en vigor el 1 de enero de 2028, a condición de que se adopten antes del 1 de julio de 2026.

Propuesta para incluir un nuevo producto en el capítulo 19 del Código CIQ

10.2 El Subcomité examinó el documento CCC 8/10 (Noruega), en el que se facilitan los antecedentes y los pormenores de un producto nuevo, el "condensado de COV", para su inclusión en el capítulo 19 del Código CIG. Tras deliberar al respecto, el Subcomité encargó al Grupo de trabajo sobre las enmiendas al Código IGF y el examen del Código CIG (véase el párrafo 3.35) que siguiese examinando el documento CCC 8/10, con miras a elaborar enmiendas al Código CIG.

Propuestas relativas a las enmiendas al Código CIG

10.3 Se presentaron al Subcomité, para que los examinara, los documentos siguientes:

.1 CCC 8/10/1 (SIGTTO), en el que se propone enmendar el Código CIG para corregir el punto triple del CO_2 indicado en el párrafo 17.21.1 y designar el CO_2 como tóxico en el capítulo 19 y se propone enmendar la clasificación del "dióxido de carbono (alta pureza)" y del "dióxido de carbono (reciclado)" para incluir "tóxico" además de "asfixiante";

.2 CCC 8/10/12 (Japón), en el que se formulan observaciones respecto del CCC 8/10/1 en relación con las enmiendas al Código CIG para corregir el punto triple del CO_2 indicado en el párrafo 17.21.1 y designar el CO_2 como tóxico en el capítulo 19, en particular que es necesario un debate en profundidad para enmendar el capítulo 19;

.3 CCC 8/10/2 (SIGTTO), en el que se propone enmendar el Código CIG para alinearlo con las mejores prácticas y orientaciones más recientes del sector sobre sistemas de parada de emergencia, en particular para mantener las prescripciones sobre la ubicación de las válvulas en 5.5;

.4 CCC 8/10/3 (IACS y SIGTTO), en el que se facilita un proyecto de enmiendas al Código CIG, en el que se incorporan las interpretaciones unificadas publicadas pertinentes;

.5 CCC 8/10/4 (IACS), en el que figura un proyecto de enmiendas al Código CIG, por las que se incorporarían los proyectos de interpretaciones unificadas presentados en el periodo de sesiones anterior del Subcomité, y los proyectos de interpretaciones unificadas adicionales elaborados por la IACS desde entonces; otro proyecto de enmiendas al Código CIG, por las que se incorporarían tres nuevos proyectos de interpretaciones unificadas elaborados por la IACS desde el CCC 7; y un proyecto de enmiendas al Código CIG por las que se incorporarían los proyectos de interpretaciones unificadas que figuran en los documentos CCC 7/11 y CCC 7/11/5;

.6 CCC 8/10/6 (IACS), en el que se solicita al Subcomité que aclare las prescripciones referidas a la certificación de los buques gaseros que utilicen un sistema de combustible de bajo punto de inflamación (LFPF) totalmente independiente del sistema de carga, en particular sobre la transparencia del CoF para los buques gaseros que han de estar provistos de un sistema de LFPF totalmente independiente de su sistema de carga; y se proponen diversas enmiendas al apéndice 2 "Modelo de formulario del Certificado internacional de aptitud para el transporte de gases licuados a granel" del Código CIG;

.7 CCC 8/10/7 (Japón, Noruega y SIGTTO), en el que se propone una enmienda al Código CIG referida al alcance de la aplicación de la prescripción sobre las pruebas del sistema de tuberías, en particular que no es necesario aplicar a la totalidad de las tuberías la prescripción sobre la prueba de resistencia y que debería enmendarse el párrafo 5.13.2.1 del Código CIG;

.8 CCC 8/10/8 (Japón y Noruega), en el que se propone una enmienda al Código CIG referida a las prescripciones del capítulo 15 sobre la temperatura de referencia, en particular que para la seguridad de los tanques de carga, es necesario evitar que estos se llenen completamente de líquido y, por este motivo, es preciso enmendar el Código CIG;

.9 CCC 8/10/9 (Japón y Noruega), en el que se propone una enmienda al Código CIG sobre la prescripción relativa a la ventilación aplicable a los espacios en los que no se ingresa habitualmente, en particular que el régimen de ventilación requerido para los espacios cerrados en los que habitualmente no se ingresa definidos en el párrafo 12.2 del Código anterior podría reducirse, y que el párrafo 12.2 del Código actual debería enmendarse, y se facilitan dos ejemplos al respecto;

.10 CCC 8/10/10 (China), en el que se propone una enmienda al Código CIG por la que se modifica la nueva regla 16.6 con la que añadir una prescripción para proteger la válvula de vapor principal de los dispositivos de propulsión

a vapor, a fin de reducir el riesgo de avería de esta válvula por accionamiento indebido; y

.11 CCC 8/10/11 (China), en el que se formulan sugerencias respecto de la revisión del Código CIG incorporando la importancia del significado de "estanquidad a los gases" y se propone un proyecto de directrices referidas a las pruebas de estanquidad a los gases para garantizar el cumplimiento en la práctica de las prescripciones.

10.4 Durante las deliberaciones, el Subcomité tomó nota de las opiniones siguientes:

.1 además de los documentos presentados en este periodo de sesiones, el Grupo de trabajo también debería tener en cuenta los documentos presentados al MSC 102, es decir, el MSC 102/21/1, MSC 102/21/14, MSC 102/21/16 y MSC 102/21/20;

.2 las propuestas presentadas en el documento CCC 8/10/1 de enmienda del Código CIG para corregir el punto triple del CO_2 indicado en el párrafo 17.21.1 y designar el CO_2 como tóxico en el capítulo 19 deberían examinarse detenidamente, en particular respecto de las posibles repercusiones para los sistemas de protección contra incendios y los aspectos operacionales de la tripulación; debería establecerse una diferencia clara entre el CO_2 transportado como carga y el CO_2 utilizado en los aislamientos como parte de la seguridad de los buques;

.3 en relación con el documento CCC 8/10/10, es improbable que se lleven a cabo nuevas instalaciones de propulsión a vapor en buques nuevos y, por consiguiente, debería examinarse detenidamente el ámbito de aplicación;

.4 en relación con el documento CCC 8/10/11, si se acuerda una definición de estanquidad a los gases en el Código CIG, se necesitaría aplicar un enfoque coherente en el Convenio SOLAS, el Código CIQ, el Código químico para los OSV, etc.;

.5 en relación con el documento CCC 8/10/9, si se prefiere la opción 2 de las enmiendas al párrafo 12.2 del Código CIG, el final de la propuesta debería decir "puede garantizarse un medio ambiente sin riesgos antes de entrar en los espacios"; y

.6 el Grupo de trabajo debería examinar detenidamente los documentos CCC 8/10/1 y CCC 8/10/12, sin emprender enmiendas al Código CIG.

10.5 Habida cuenta de estas opiniones, el Subcomité encargó al Grupo de trabajo sobre las enmiendas al Código IGF y el examen del Código CIG, constituido en el marco del punto 3 del orden del día (véase el párrafo 3.35), las tareas siguientes:

.1 seguir examinando los documentos CCC 8/10/1 y CCC 8/10/12, y asesorar al Subcomité sobre la mejor manera de proceder; y

.2 seguir examinando los documentos CCC 8/10, CCC 8/10/2, CCC 8/10/3, CCC 8/10/4, CCC 8/10/6, CCC 8/10/7, CCC 8/10/8, CCC 8/10/9, CCC 8/10/10, CCC 8/10/11, MSC 102/21/1, MSC 102/21/14, MSC 102/21/16 y MSC 102/21/20, con miras a elaborar enmiendas al Código CIG.

Elaboración de prescripciones de seguridad para la utilización como combustible de las cargas de GPL

10.6 El Subcomité examinó los documentos CCC 8/10/5 y CCC 8/INF.11 (República de Corea y Emiratos Árabes Unidos), en los que se propone la elaboración de prescripciones de seguridad para la utilización como combustible de las cargas de GPL en relación con el Código CIG (enmendado mediante la resolución MSC.370(93)), incluyendo la información del resultado del estudio sobre la utilización como combustible de las cargas de GPL desde el punto de vista de la seguridad en relación con el Código CIG y se propone un plan de trabajo para este punto del orden del día.

10.7 En las deliberaciones posteriores, el Subcomité tomó nota de las opiniones siguientes:

.1 además de abordar las prescripciones de seguridad para los buques para el transporte de GPL que utilicen su carga como combustible, también deberían abordarse hipótesis como la de un buque para el transporte de CO_2 licuado que utilice GPL o GNL como combustible mediante un sistema exclusivo e independiente (totalmente separado del sistema de la carga); y

.2 reconociendo el aumento de la demanda de la utilización como combustible de la carga de GPL en los buques para el transporte de GPL, es importante elaborar prescripciones de seguridad pertinentes en el marco del Código CIG.

10.8 El Subcomité también tomó nota de que las deliberaciones respecto de la elaboración de prescripciones de seguridad para la utilización como combustible de las cargas de GPL en el marco del punto 3 del orden del día siguen en curso y de que los resultados podrían repercutir en las prescripciones de seguridad para la utilización como combustible de las cargas de GPL en relación con el Código CIG. A este respecto, el Subcomité convino en suspender la adopción de una decisión respecto de los documentos CCC 8/10/5 y CCC 8/INF.11 hasta un futuro periodo de sesiones, con miras a que un grupo de trabajo por correspondencia, si llegase a constituirse, avance, en el lapso interperiodos, en la elaboración de prescripciones de seguridad para la utilización como combustible de las cargas de GPL en relación con el Código CIG (véase el párrafo 10.16.2).

Instrucciones para el Grupo de trabajo

10.9 Tras examinar estas cuestiones, el Subcomité encargó al Grupo de trabajo sobre las enmiendas al Código IGF y el examen del Código CIG, establecido en el marco del punto 3 del orden del día (véase el párrafo 3.35), que, teniendo en cuenta las observaciones formuladas y las decisiones adoptadas en el Pleno, procediese a:

.1 seguir examinando los documentos CCC 8/10/1 y CCC 8/10/12, y asesorar al Subcomité sobre la mejor manera de proceder; y

.2 seguir examinando los documentos CCC 8/10, CCC 8/10/2, CCC 8/10/3, CCC 8/10/4, CCC 8/10/6, CCC 8/10/7, CCC 8/10/8, CCC 8/10/9, CCC 8/10/10, CCC 8/10/11, MSC 102/21/1, MSC 102/21/14, MSC 102/21/16 y MSC 102/21/20, con miras a elaborar enmiendas al Código CIG, así como la comprobación/vigilancia conexas, de conformidad con la circular MSC.1/Circ.1500/Rev.1; y

.3 considerar si es necesario o no volver a constituir el Grupo de trabajo por correspondencia y, en caso afirmativo, preparar su mandato para que lo examine el Subcomité.

Informe del Grupo de trabajo

10.10 Tras examinar la parte del informe del Grupo de trabajo sobre las enmiendas al Código IGF y el examen del Código CIG (CCC 8/WP.4) que trata de este punto del orden del día, el Subcomité adoptó las medidas que se señalan en los párrafos siguientes.

Proyecto de enmiendas al Código CIG

10.11 El Subcomité tomó nota de que el proyecto de enmiendas al Código CIG propuesto en el presente periodo de sesiones no pudo ultimarse y, por consiguiente, se suspenderá hasta que se elabore el nuevo texto refundido del Código CIG (CCC 8/WP.4, párrafo 23).

10.12 El Subcomité convino, en principio, en el proyecto de enmiendas al Código CIG de cara a su elaboración en el CCC 9 (CCC 8/WP.4, párrafos 28 y anexo 3). En este contexto, el Subcomité tomó nota del debate del Grupo de trabajo sobre la preparación de la ficha de comprobación/vigilancia conexa y encargó al Grupo de trabajo por correspondencia, si llegase a constituirse, que trabajara en la ficha cuando elaborara el texto revisado del Código CIG (CCC 8/WP.4, párrafos 40 y 41).

10.13 El Subcomité también tomó nota de las medidas adoptadas por el Grupo de trabajo en relación con el condensado de COV en el Código CIG y el correspondiente proyecto de circular CCC sobre las condiciones de transporte del condensado de COV, preparado por el Grupo de trabajo como medida provisional (CCC 8/WP.4, párrafo 26). En este contexto, el Subcomité aprobó la circular CCC.1/Circ.5 sobre las condiciones de transporte del condensado de COV, que figura en el anexo 7 del documento CCC 8/WP.4, y pidió a la Secretaría que lo publicara con sujeción al refrendo del MSC 107.

10.14 El Subcomité también tomó nota de las deliberaciones del Grupo de trabajo en relación con el asunto de que un tanque de carga se llene completamente de líquido, y respaldó la recomendación del Grupo de invitar a los Estados Miembros y organizaciones internacionales interesados a presentar nuevas propuestas al CCC 9 (CCC 8/WP.4, párrafo 34).

Proyecto de interpretaciones unificadas al Código CIG

10.15 El Subcomité aceptó el proyecto de circular MSC que trata de la interpretación unificada sobre los dispositivos de los colectores de toma de combustible instalados en los buques de aprovisionamiento de GNL previstos en el Código CIG (enmendado por la resolución MSC.370(93)), que figura en el anexo 6, para someterlo a la aprobación del MSC 107 (CCC 8/WP.4, párrafo 39 y anexo 6).

Instrucciones para el Grupo de trabajo por correspondencia

10.16 El Subcomité encargó al Grupo de trabajo por correspondencia sobre las enmiendas al Código IGF y el examen del Código CIG, constituido en relación con el punto 3 del orden del día (párrafo 3.40) que procediese a:

.1 ultimar la serie de proyectos de enmiendas al Código CIG, tomando como base el anexo 4 del documento CCC 8/WP.4 y teniendo en cuenta los documentos CCC 8/10/1, CCC 8/10/2, CCC 8/10/3, CCC 8/10/4,

CCC 8/10/6, CCC 8/10/9, CCC 8/10/11 y CCC 8/WP.4 (párrafos 25, 27, 29, 30, 32, 34, 35 y 37);

.2 elaborar disposiciones de seguridad para el uso de la carga de GPL como combustible en condiciones de seguridad, basándose en el documento CCC 8/10/5 y teniendo en cuenta el documento CCC 8/INF.11 y el proyecto de directrices provisionales para la seguridad de los buques que utilicen GPL como combustible (CCC 8/WP.3, anexo 1);

.3 elaborar el proyecto de enmiendas al Código CIG, basándose en el documento MSC 102/21/1 y teniendo en cuenta los documentos conexos MSC 102/21/14, MSC 102/21/16 y MSC 102/21/20; y

.4 elaborar la ficha de comprobación/vigilancia conexa para las enmiendas al Código CIG, de conformidad con las "Orientaciones sobre la redacción de enmiendas al Convenio SOLAS 1974 y a los instrumentos conexos de obligado cumplimiento" (MSC.1/Circ.1500/Rev.1).

11 ELABORACIÓN DE MEDIDAS RELATIVAS A LA DETECCIÓN Y LA NOTIFICACIÓN OBLIGATORIA DE LOS CONTENEDORES PERDIDOS EN EL MAR QUE PUEDAN MEJORAR LA DETERMINACIÓN DE LA SITUACIÓN, EL SEGUIMIENTO Y LA RECUPERACIÓN DE DICHOS CONTENEDORES

Antecedentes

11.1 El Subcomité recordó que el MSC 103 había acordado incluir en su orden del día posbienal un resultado titulado "Elaboración de medidas relativas a la detección y la notificación obligatoria de los contenedores perdidos en el mar que puedan mejorar la determinación de la situación, el seguimiento y la recuperación de dichos contenedores", necesitando dos periodos de sesiones para ultimar el punto y designando al Subcomité CCC órgano coordinador, en asociación con el Subcomité NCSR siempre que el Subcomité CCC lo solicitase (MSC 103/21, párrafo 18.34).

Estimación del número de contenedores perdidos en el mar y procedimiento normalizado para su notificación

11.2 Se presentaron al Subcomité, para que los examinase, los documentos siguientes:

.1 CCC 8/11 (WSC), en el que se reunían los últimos datos de 2020 y 2021 sobre el número calculado de contenedores perdidos en el mar, con un elevado número de sucesos registrado en especial en el invierno de 2020-2021. Después de examinar los resultados del periodo de 14 años (2008-2021) a estudio, se calculó que había habido en total un promedio anual de 1 629 contenedores perdidos en el mar, lo que representaba un aumento significativo (18 %) con respecto a la media de pérdidas de cada año del periodo de 12 años hasta 2019. A pesar de dicho aumento, los contenedores caídos al mar representan menos de una milésima parte del 1 % (0,001 %) de los 241 millones aproximadamente de contenedores llenos o vacíos que se transportan actualmente cada año;

.2 CCC 8/11/1 (Alemania y otros), en el que se proponen enmiendas al capítulo V del Convenio SOLAS para establecer la obligación de notificar las pérdidas de contenedores por medio de un procedimiento normalizado. También se incluye una enmienda consiguiente al párrafo 3) del artículo V

(Procedimientos para informar acerca de sucesos) del Protocolo I (Informes sobre sucesos) del Convenio MARPOL (artículo 8) destinada a evitar que estos informes se repitan. En este documento se examina también de qué modo podría servir de ayuda para dichos informes contar con un sistema de detección de caídas al mar;

.3 CCC 7/14/2 (WSC), en el que se informa de la encuesta realizada por el WSC entre sus compañías miembros para calcular con precisión el número de contenedores que se pierden en el mar cada año. En todo el periodo de 12 años comprendido entre 2008 y 2019, el WSC calculó que el promedio anual de contenedores perdidos en el mar había sido de 1 382 contenedores en total;

.4 CCC 7/INF.14 (RINA), en el que se resume el cursillo llevado a cabo por el Comité de seguridad marítima del RINA para tratar la seguridad de los portacontenedores, a raíz del documento CCC 7/14/2. Se determinan los ámbitos en que existen oportunidades de aumentar la seguridad y de reducir el número creciente de pérdidas de contenedores. Se sugiere seguir debatiendo y dialogando con los interesados para promover la aportación de los arquitectos navales al sector de los buques portacontenedores en general;

.5 CCC 8/INF.7 (Países Bajos), en el que se proporciona información que sirva para debatir las notificaciones de las pérdidas de contenedores mediante un procedimiento normalizado y, en particular, se considera la posibilidad de utilizar a bordo un sistema de detección de caídas que podría ser de utilidad para dichas notificaciones; y

.6 CCC 8/INF.9 (Francia), en el que se presenta un informe sobre el estudio de las soluciones técnicas destinadas a localizar y llevar un seguimiento de los contenedores caídos al mar.

11.3 En las deliberaciones posteriores, el Subcomité tomó nota de las opiniones siguientes:

.1 debería apoyarse que, a través del proyecto de enmiendas al capítulo V del Convenio SOLAS, la notificación de la pérdida de contenedores mediante un procedimiento normalizado sea obligatoria;

.2 debería permitirse la utilización de la información notificada para las actualizaciones subsiguientes y promoverse la instalación de un sistema a bordo para detectar los contenedores caídos al mar, como ayudas mecánicas, electrónicas y/o visuales para detectar la caída de contenedores de los buques en tiempo real;

.3 los buques que hayan perdido contenedores en el mar deberían informar de estos sucesos al Estado ribereño más cercano, así como a sus propios Estados de abanderamiento, los cuales informarían seguidamente a la OMI a través del GISIS;

.4 el Grupo de trabajo debería seguir examinando las propuestas de enmiendas a la regla 31 (Mensajes de peligro) y a la regla 32 (Información que ha de figurar en los mensajes de peligro);

.5 el Grupo de trabajo debería seguir examinando los documentos CCC 7/14/2 y CCC 8/11, en los que se informa de varias iniciativas para mejorar la seguridad, como enmendar el Convenio SOLAS para exigir que se verifique la masa bruta de los contenedores arrumados, y el Estudio MARIN Top Tier;

.6 el MSC también debería invitar al Comité jurídico a que adopte las medidas oportunas relativas a la pérdida de contenedores en el mar en relación con el Convenio sobre la remoción de restos de naufragio;

.7 el Grupo de trabajo tuvo que realizar un cuidadoso examen técnico y jurídico, en particular de las reglas I/21 y XI-1/6 del Convenio SOLAS en lo que respecta a los siniestros marítimos;

.8 también se deberían tener en cuenta las medidas que permitan evitar que los contenedores se pierdan en el mar, y los efectos posibles de los dispositivos de seguimiento en los sistemas de comunicaciones de los buques; y

.9 el Grupo de trabajo debería seguir examinando los documentos CCC 8/INF.7 y CCC 8/INF.9.

11.4 Tras el debate, el Subcomité invitó al MSC 107 a refrendar su recomendación de invitar al Comité jurídico a que adopte las medidas oportunas en relación con el Convenio sobre la remoción de restos de naufragio por lo que respecta a la pérdida de contenedores en el mar.

Constitución de un grupo de trabajo

11.5 Posteriormente, el Subcomité convino en constituir un Grupo de trabajo para la elaboración de medidas relativas a la detección y la notificación obligatoria de los contenedores perdidos en el mar, al que encargó que, teniendo en cuenta las observaciones formuladas y las decisiones adoptadas en el Pleno, procediese a:

.1 seguir examinando los documentos CCC 8/11, CCC 8/11/1 y CCC 7/14/2, teniendo en cuenta los documentos CCC 7/INF.14, CCC 8/INF.7 y CCC 8/INF.9, para indicar las posibles medidas relativas a la detección y notificación obligatoria de los contenedores perdidos en el mar que puedan mejorar la determinación de la situación, el seguimiento y la recuperación de dichos contenedores;

.2 elaborar un proyecto de enmiendas al capítulo V del Convenio SOLAS, tomando como base el anexo 1 del documento CCC 8/11/1;

.3 elaborar un proyecto de enmiendas al artículo V del Protocolo I del Convenio MARPOL, tomando como base el anexo 2 del documento CCC 8/11/1; y

.4 considerar la necesidad o no de constituir el Grupo de trabajo por correspondencia y, en caso afirmativo, elaborase el mandato correspondiente para su examen por el Subcomité.

Informe del Grupo de trabajo

11.6 Tras examinar el informe del Grupo de trabajo (CCC 8/WP.5), el Subcomité lo aprobó en general y adoptó las medidas que se exponen en los párrafos siguientes.

Proyecto de enmiendas a los convenios SOLAS y MARPOL

11.7 El Subcomité tomó nota del debate habido sobre los proyectos de enmiendas a los convenios SOLAS y MARPOL con respecto a la notificación obligatoria de los contenedores perdidos/observados (CCC 8/WP.5, párrafos 4 a 15).

11.8 A este respecto, el Subcomité coincidió con el entendimiento del Grupo de trabajo de que los proyectos de enmiendas a los convenios SOLAS y MARPOL no tienen por objeto generar dobles notificaciones de los contenedores perdidos con sustancias perjudiciales y que no causarían ningún conflicto con las prescripciones existentes del Convenio MARPOL (CCC 8/WP.5, párrafos 14 y 15.1).

11.9 El Subcomité invitó a los Estados Miembros y organizaciones internacionales interesados a que presentasen propuestas pertinentes para actualizar la resolución A.851(20), "Principios generales a que deben ajustarse los sistemas y prescripciones de notificación para buques, incluidas las directrices para notificar sucesos en que intervengan mercancías peligrosas, sustancias perjudiciales o contaminantes del mar", teniendo en cuenta los proyectos de enmienda acordados y reflejando otras enmiendas a los convenios SOLAS y MARPOL introducidas desde que se adoptó la resolución (CCC 8/WP.5, párrafo 15.2).

11.10 Posteriormente, el Subcomité acordó el proyecto de enmiendas al capítulo V del Convenio SOLAS, junto con la ficha de comprobación/vigilancia y los datos para la elaboración de reglas preparados por el Grupo de trabajo, que figuran en el anexo 7, para su presentación al MSC 107 con miras a su aprobación y posterior adopción (CCC 8/WP.5, párrafo 16.1). En este contexto, el Subcomité también acordó invitar al Subcomité NCSR a que tome nota de que se ha ultimado el proyecto de enmiendas al capítulo V del Convenio SOLAS (CCC 8/WP.5, párrafo 17).

11.11 El Subcomité también refrendó la opinión del Grupo de trabajo de que el proyecto de enmiendas debería entrar en vigor el 1 de enero de 2026, siempre que las enmiendas se adopten antes del 1 de julio de 2024, de conformidad con el ciclo intermedio para la entrada en vigor de enmiendas acordado por el MSC 104 (CCC 8/WP.5, párrafo 18).

11.12 El Subcomité refrendó asimismo el proyecto de enmiendas al artículo V del Protocolo I del Convenio MARPOL, que figura en el anexo 8, con miras a que también lo adopte el MEPC (CCC 8/WP.5, párrafo 16.2).

Nuevo modelo del GISIS

11.13 Teniendo en cuenta las recomendaciones del Grupo de trabajo (CCC 8/WP.5, párrafos 19 y 20), el Subcomité pidió a la Secretaría que realizara los preparativos oportunos para elaborar un nuevo módulo del GISIS a fin de ayudar a los Estados de abanderamiento a cumplir las prescripciones de notificación antes de que las enmiendas entren en vigor, a reserva de su adopción por los Comités.

Detección de los contenedores perdidos

11.14 El Subcomité tomó nota de que el Grupo de trabajo examinó las posibilidades técnicas relativas a la detección de los contenedores perdidos (CCC 8/WP.5, párrafos 21 a 26).

11.15 El Subcomité tomó nota de que el Grupo examinó el Proyecto Top Tier e invitó a los Estados Miembros y organizaciones internacionales interesados a que consideren la

posibilidad de participar activamente en el proyecto y de beneficiarse de la información proporcionada (CCC 8/WP.5, párrafos 23 y 24).

12 INTERPRETACIÓN UNIFICADA DE LAS DISPOSICIONES DE LOS CONVENIOS DE LA OMI DE LA OMI RELATIVOS A LA SEGURIDAD, LA PROTECCIÓN Y EL MEDIO AMBIENTE

Generalidades

12.1 El Subcomité recordó que este punto de su orden del día bienal era un punto de plazo indefinido y que la A 30 había ampliado el resultado para que incluyese todas las propuestas de interpretaciones unificadas de las disposiciones de los convenios de la OMI relativos a la seguridad, la protección y el medio ambiente, de modo que todo proyecto de interpretación unificada elaborado o actualizado recientemente pudiese someterse al examen del Subcomité, con miras a elaborar la interpretación de la OMI pertinente.

Aclaración de las prescripciones del Código IGF y del Código CIG

Enmiendas a la circular MSC.1/Circ.1558

12.2 El Subcomité examinó el documento CCC 8/12/1 (IACS), en el que se propone un proyecto de enmiendas a las secciones 1 y 2 del anexo de la circular MSC.1/Circ.1558: "Interpretaciones unificadas del Código IGF", a fin de facilitar que los párrafos 2.2.15.3 y 2.2.17 de la parte A del Código IGF se implanten en todo el mundo de manera uniforme. Durante el debate, el Subcomité tomó nota de las opiniones siguientes:

.1 deberían tenerse en cuenta las distintas configuraciones de las bombas instaladas en el espacio de conexiones de los tanques;

2 cuando se hayan incluido bombas en el proyecto de los espacios de conexiones de los tanques, estos espacios no cumplirán lo dispuesto en el Código IGF, ni se cumplirán las interpretaciones unificadas acordadas;

.3 en el Código IGF no figura ninguna definición del término "bomba", ni interpretaciones unificadas acordadas; y

.4 cuando se considere que el equipo es fuente de ignición, se deberán cumplir las medidas de prevención contra los incendios y los citados espacios no deberían seguir clasificándose como espacios de conexiones de tanques, sino como cuartos de preparación del combustible.

12.3 Tras examinar las opiniones anteriores, el Subcomité invitó a la IACS a que tomase nota de las observaciones formuladas al respecto y presentase una propuesta revisada al Subcomité en un futuro periodo de sesiones.

Proyecto de interpretación unificada del código CIG

12.4 El Subcomité examinó el documento CCC 8/12/2 (IACS y SIGTTO), en el que se propone una interpretación unificada de los párrafos 4.20.3.5, 4.20.3.6, 4.20.3.7, 5.13.2.5 y 13.3.5 del Código CIG sobre la realización de las verificaciones y exámenes prescritos durante la primera carga y la primera descarga completas de la carga. Tras deliberar al respecto, el Subcomité solicitó a la Secretaría que preparase el proyecto de circular MSC correspondiente (véase el párrafo 12.11).

Proyecto de interpretación unificada sobre las prescripciones relativas a los cuartos de preparación del combustible que no están situados en cubiertas expuestas

12.5 El Subcomité examinó el documento CCC 8/12/3, en el que se presenta un proyecto de interpretación unificada con el fin de aclarar la aplicación de determinadas prescripciones sobre los espacios de las conexiones de los tanques al proyecto de los cuartos de preparación del combustible que no están situados en una cubierta expuesta conforme a la sección 5.8 del Código IGF. Durante el debate, el Subcomité tomó nota de las opiniones siguientes:

.1 el Grupo de trabajo debería seguir examinando la interpretación unificada propuesta sobre las prescripciones relativas a los cuartos de preparación del combustible que no están situados en una cubierta expuesta; y

.2 la interpretación unificada propuesta descarta el exceso de interpretaciones del Código IGF, por lo que se apoya.

12.6 Posteriormente, el Subcomité encargó al Grupo de trabajo sobre las enmiendas al Código IGF y el examen del Código CIG, constituido en relación con el punto 3 del orden del día (véase el párrafo 3.35), que siguiese examinando el documento CCC 8/12/3, y asesorase al Subcomité sobre el mejor modo de proceder.

Propuesta de interpretación unificada sobre los dispositivos de los colectores de toma de combustible instalados en los buques de aprovisionamiento de GNL

12.7 El Subcomité examinó el documento CCC 8/12/5 (IACS), en el que se tratan las cuestiones observadas en los buques de nueva construcción proyectados como buques de aprovisionamiento de GNL que, por sus especificidades operativas, se dotan de equipo de trasvase de la carga que se añade a los de carga tradicionales, y se propone un proyecto de interpretación unificada para abordar estas cuestiones. Durante el debate, el Subcomité tomó nota de las opiniones expresadas en el sentido de que la propuesta del documento CCC 8/12/5 era una cuestión de fondo que daría lugar a prescripciones adicionales para los buques, por lo que debería analizarse en el examen del Código CIG.

12.8 El Subcomité encargó seguidamente al Grupo de trabajo sobre las enmiendas al Código IGF y el examen del Código CIG (véase el párrafo 3.35) que siguiese examinando el documento CCC 8/12/5 y asesorase al Subcomité sobre el mejor modo de proceder.

Programas informáticos para la trinca como complemento del plano de estiba y sujeción de los contenedores

12.9 El Subcomité examinó el documento CCC 8/12 (IACS), en el que se trata la aceptación de los programas informáticos para la trinca como complemento del plano de estiba y sujeción de los contenedores incluido en el Manual de sujeción de la carga aprobado, a fin de evaluar las condiciones de carga reales, y se propone un proyecto de interpretación unificada que sea refrendado por la OMI. Tras deliberar al respecto, el Subcomité tomó nota de las opiniones siguientes:

.1 se debería promover la armonización en el plano internacional y el fomento de los programas informáticos para la trinca;

.2 es preciso realizar un examen detenido de las posibles repercusiones para las Administraciones, los propietarios de buques y las compañías, y de la necesidad de normas de funcionamiento relativas a los programas informáticos para la trinca;

.3 si las Administraciones u organizaciones reconocidas estableciesen un nuevo proceso de aprobación de los programas informáticos para la trinca, se debería tener en cuenta la fecha de aplicación y la carga administrativa correspondiente;

.4 la interpretación propuesta es de gran relevancia para el sector, dado que exige que los programas informáticos sean aprobados por la Administración;

.5 aplicar a los contenedores los programas informáticos de embarque incluyendo en la sección 3 de la circular MSC.1/Circ.1353/Rev.2, titulada "Directrices revisadas para la elaboración del Manual de sujeción de la carga" las cargas de la sección 4, excede de toda interpretación; en su lugar, deberían examinarse las orientaciones para considerar la conveniencia de utilizar programas informáticos que complementen las medidas de estiba y sujeción de los contenedores, o las sustituyan;

.6 se deberían examinar detenidamente los criterios de aprobación de los programas informáticos para la trinca y el Subcomité debería invitar a los Estados Miembros interesados a que presenten propuestas con un nuevo resultado; y

.7 debería elaborarse una norma de funcionamiento armonizada aplicable a los programas informáticos para la trinca.

12.10 Tras acordar que la propuesta formulada en el documento CCC 8/12 excedía el cometido de las interpretaciones unificadas, el Subcomité invitó a los Estados Miembros y organizaciones internacionales interesados a que presentasen propuestas con un nuevo resultado referido a los programas informáticos para la trinca que sirva de complemento del plano de estiba y sujeción de los contenedores.

Interpretaciones unificadas de los códigos CIG e IGF

12.11 Tras examinar los documentos anteriormente mencionados y los proyectos de interpretaciones unificadas acordados durante este periodo de sesiones (CCC 8/WP.8), el Subcomité mostró su conformidad con los proyectos de circulares MSC sobre las interpretaciones unificadas del Código CIG que figuran en el anexo 9, y la interpretación unificada del Código IGF (véase también el párrafo 3.28), que figura en el anexo 10, con miras a su aprobación por el MSC 107 (véase también el párrafo 3.39).

13 ELABORACIÓN DE DIRECTRICES PARA LA SEGURIDAD DE LOS BUQUES QUE UTILIZAN AMONÍACO COMO COMBUSTIBLE

Antecedentes

13.1 El Subcomité recordó que el CCC 7 había convenido en suspender la elaboración de directrices para la seguridad de los buques que utilizan amoníaco como combustible mientras espera la decisión del MSC 104 al respecto, y encargar al Grupo de trabajo sobre enmiendas al Código IGF y elaboración de directrices relativas a los combustibles de bajo punto de inflamación, que recopile información sobre la seguridad de los buques que utilizan amoníaco como combustible, teniendo en cuenta los documentos CCC 7/3/9 y CCC 7/INF.8.

13.2 El Subcomité también recordó que el MSC 105 había acordado incluir en el orden del día bienal del Subcomité CCC para 2022-2023 y en el orden del día provisional del CCC 8 un resultado titulado "Elaboración de directrices para la seguridad de los buques que utilizan

amoníaco como combustible", fijando 2023 como el año de ultimación previsto (MSC 105/20, párrafo 18.26).

Informe del Grupo de trabajo por correspondencia y elaboración de directrices

13.3 El Subcomité examinó el informe del Grupo de trabajo por correspondencia sobre la elaboración de disposiciones técnicas para la seguridad de los buques que utilizan combustibles de bajo punto de inflamación, que figura en el documento CCC 8/13 (Japón), con respecto a la recopilación de información sobre la seguridad respecto del uso de amoníaco, incluida la lista de información sobre la seguridad en relación con el amoníaco como combustible; la lista de puntos que deben considerarse para elaborar las disposiciones de seguridad y la lista de hipótesis relativas a los puntos; y tomó nota de un resumen de las observaciones formuladas al Grupo de trabajo por correspondencia con respecto a la recopilación de información de seguridad relativa a la utilización de amoníaco, que figura en el documento CCC 8/INF.10 (Japón).

13.4 Tras aprobar el informe del Grupo de trabajo por correspondencia en general, el Subcomité también tomó nota de lo siguiente:

.1 las deliberaciones relativas a la recopilación de información sobre la utilización del amoníaco en condiciones de seguridad (CCC 8/13, anexo 1, párrafo 5);

.2 las deliberaciones sobre la preparación de la elaboración de directrices sobre la seguridad de los buques que utilizan amoníaco como combustible (CCC 8/13, anexos 2 y 3, párrafos 6 a 10); y

.3 los resultados de los debates relativos a la elaboración de directrices sobre la seguridad de los buques que utilizan amoníaco como combustible (CCC 8/13, párrafo 11).

13.5 Se presentaron al Subcomité, para que los examinara, los documentos siguientes:

.1 CCC 8/13/1 (Japón y otros), en el que se facilita información sobre asuntos que cabría considerar de cara a la elaboración de directrices para la seguridad de los buques que utilicen amoníaco como combustible y se propone una vía de avance; y

.2 CCC 8/13/2 (República de Corea), en el que se propone un examen del impacto ambiental que se considerará en futuros debates y, en particular, se opina que solamente podrán llevarse a cabo deliberaciones eficaces y significativas cuando las normas de seguridad del amoníaco y las normas sobre la contaminación del mar se examinen al mismo tiempo, y que se necesitan medidas adecuadas para elaborar el correspondiente mandato, de forma que pueda examinarse el impacto ambiental del amoníaco.

13.6 En las deliberaciones posteriores, el Subcomité tomó nota de las opiniones siguientes:

.1 el documento CCC 7/3/9 debería tenerse en cuenta en el proceso de elaboración de directrices para la seguridad de los buques que utilizan amoníaco como combustible;

.2 las fugas de amoníaco constituyen el principal riesgo y deberían considerarse cuidadosamente sus consecuencias para la salud humana y el medio ambiente;

.3 debería darse prioridad a la elaboración de directrices de seguridad y es prematuro examinar los niveles de emisión a la atmósfera y al mar en esta etapa;

.4 debido al carácter tóxico del amoníaco, no debería aplicarse al amoníaco el concepto de "espacios de máquinas protegidos con dispositivo de desactivación en caso de emergencia (ESD)", sino que solamente debería aplicarse el de "espacios de máquinas protegidos contra los gases";

.5 los dispositivos de salvamento y las vías de evacuación, incluidas las de cubierta, deberían mantenerse a cierta distancia de las aberturas mediante envueltas secundarias y la respiración de los sistemas de contención del combustible;

.6 los reglamentos disponibles han sido válidos para su aplicación en tierra desde hace más de 100 años y podría considerarse su aplicación en futuras deliberaciones respecto de la elaboración de directrices para la seguridad de los buques que utilizan amoníaco como combustible;

.7 el riesgo de explosión debería evaluarse antes de reducir las prescripciones en relación con las zonas potencialmente peligrosas y aumentar la división de las zonas tóxicas;

.8 sería necesario validar y verificar esas normas "terrestres" para su utilización en el medio marino;

.9 el impacto ambiental de los buques que utilizan amoníaco como combustible debería considerarse en paralelo con las consideraciones sobre seguridad; y

.10 los aspectos relativos a la seguridad operacional deberían considerarse apropiadamente.

Instrucciones para el Grupo de trabajo

13.7 Tras deliberar al respecto, el Subcomité convino en encargar al Grupo de trabajo sobre la elaboración de disposiciones técnicas para la seguridad de los buques que utilicen combustibles alternativos, constituido en el marco del punto 3 (véase también el párrafo 3.13) del orden del día, que, teniendo en cuenta las observaciones formuladas y las decisiones adoptadas en el Pleno, procediese a:

.1 iniciar la elaboración de las directrices para la seguridad de los buques que utilicen amoníaco como combustible teniendo en cuenta los documentos CCC 8/13, CCC 8/13/1 y CCC 7/3/9;

.2 seguir examinando el documento CCC 8/13/2 en relación con el impacto ambiental de los buques que utilicen amoníaco como combustible y asesorar al Subcomité sobre el mejor modo de proceder; y

.3 considerar si es necesario o no constituir el Grupo de trabajo por correspondencia y, en caso afirmativo, preparar su mandato para que lo examine el Subcomité.

Informe del Grupo de trabajo

13.8 Tras examinar la parte pertinente del informe del Grupo de trabajo (CCC 8/WP.3), el Subcomité tomó nota del debate del Grupo sobre la elaboración de directrices para la seguridad de los buques que utilizan amoníaco como combustible, en particular las cuestiones que deben considerarse para las enmiendas pertinentes y la adición o supresión de prescripciones del Código IGF para los buques que utilizan amoníaco como combustible (CCC 8/WP.3, párrafos 35 a 41 y anexo 3) (véase también el párrafo 3.24, donde se recoge el mandato pertinente del grupo de trabajo por correspondencia).

14 REVISIÓN DE LAS RECOMENDACIONES PROVISIONALES PARA EL TRANSPORTE DE HIDRÓGENO LICUADO A GRANEL

Antecedentes

14.1 El Subcomité recordó que el MSC 105 había acordado incluir en el orden del día bienal del Subcomité CCC para 2022-2023 y en el orden del día provisional del CCC 8 un resultado titulado "Revisión de las Recomendaciones provisionales para el transporte de hidrógeno licuado a granel", fijando 2024 como año de ultimación previsto (MSC 105/20, párrafo 18.28).

Revisión de las recomendaciones provisionales

14.2 Se presentaron al Subcomité, para que los examinara, los documentos siguientes:

.1 CCC 8/14 (Australia y Japón), en el que se propone revisar la estructura de las "Recomendaciones provisionales para el transporte de hidrógeno licuado a granel" (MSC.420(97)), de forma que se dividan en tres partes, a saber, Parte A: Generalidades (aplicable a los buques con cualquier tipo de sistema de contención de la carga); Parte B: Buques con sistemas de contención de la carga de tanques de carga independientes que utilizan aislamiento por vacío; y Parte C: Buques con sistemas de contención de la carga de tanques de carga independientes que utilizan materiales aislantes y gas hidrógeno en los espacios de aislamiento interior; y

.2 CCC 8/14/1 (Australia y Japón), en el que se especifican medidas de seguridad aplicables a los nuevos buques para el transporte de hidrógeno licuado mediante un análisis de las deficiencias de un nuevo buque para el transporte de hidrógeno licuado y la normativa vigente, incluido el Código CIG y las "Recomendaciones provisionales para el transporte de hidrógeno licuado a granel" (MSC.420(97)); la identificación de peligros de los sistemas de contención de la carga de los nuevos buques para el transporte de hidrógeno licuado por parte del astillero y la sociedad de clasificación; y la consideración de las posibles medidas de seguridad por parte de la Administración, el astillero, la sociedad de clasificación y el Instituto Nacional de Investigación Marítima.

14.3 En las deliberaciones posteriores, el Subcomité tomó nota de las opiniones siguientes:

.1 era necesario revisar las Recomendaciones provisionales y el Grupo de trabajo debería seguir examinando los documentos CCC 8/14 y CCC 8/14/1; y

.2 en el proceso de revisión debería elaborarse un enfoque basado en objetivos y neutro desde el punto de vista tecnológico, a fin de permitir la aplicación de todas las tecnologías adecuadas.

Instrucciones para el Grupo de trabajo

14.4 Tras deliberar al respecto, el Subcomité convino en encargar al Grupo de trabajo sobre la elaboración de disposiciones técnicas para la seguridad de los buques que utilicen combustibles alternativos, constituido en el marco del punto 3 del orden del día (véase el párrafo 3.13), que, teniendo en cuenta las observaciones formuladas y las decisiones adoptadas en el Pleno, procediese a:

.1 seguir examinando los documentos CCC 8/14 y CCC 8/14/1, con miras a elaborar el proyecto de Recomendaciones provisionales para el transporte de hidrógeno licuado a granel revisadas (resolución MSC.420(97)); y

.2 considerar si es necesario o no constituir un grupo de trabajo por correspondencia y, en caso afirmativo, preparar su mandato para que lo examine el Subcomité.

Informe del Grupo de trabajo

14.5 Tras examinar la parte pertinente del informe del Grupo de trabajo (CCC 8/WP.3), el Subcomité tomó nota del debate del Grupo sobre el proyecto de revisión de las "Recomendaciones provisionales para el transporte de hidrógeno licuado a granel" (resolución MSC.420(97)) y acordó invitar a los Estados Miembros y organizaciones internacionales interesados a que se pusieran en contacto con la delegación de Japón con miras a trabajar conjuntamente de manera oficiosa en una ponencia para el CCC 9 que contenga un proyecto de versión revisada de la resolución MSC.420(97) (CCC 8/WP.3, párrafo 16).

15 INFORME SOBRE LA MARCHA DE LA LABOR BIENAL Y ORDEN DEL DÍA PROVISIONAL DEL CCC 9

Generalidades

15.1 El Subcomité tomó nota de que el MEPC 78 y el MSC 105 aprobaron el orden del día bienal del Subcomité y el orden del día provisional del CCC 8 y también acordaron ampliar el tiempo de reunión del Subcomité a ocho días (manteniendo cuatro días con servicios de interpretación en sesión plenaria) durante dos periodos de sesiones a partir del CCC 8, decisión que fue refrendada por el Consejo.

15.2 Por lo que respecta a los nuevos resultados, el Subcomité tomó nota de que el MSC 105 había acordado incluir en el orden del día bienal del Subcomité CCC para 2022-2023 y en el orden del día provisional del CCC 8, los resultados siguientes:

.1 "Elaboración de directrices para la seguridad de los buques que utilizan amoníaco como combustible", fijando 2023 como el año de ultimación previsto;

.2 "Revisión de las recomendaciones provisionales para el transporte de hidrógeno licuado a granel", fijando 2024 como año de ultimación previsto,

y suprimió el resultado "Enmiendas al Código IMDG relativas a las cisternas portátiles con depósitos hechos de plástico reforzado con fibra (PRF) para el transporte multimodal de mercancías peligrosas" del orden del día posbienal del Comité, dado que la labor relativa a este resultado ya estaba abarcada en la enmienda 41-22 del Código IMDG (véase el documento MSC 105/3/2).

Informe sobre la marcha de la labor bienal

15.3 Teniendo en cuenta los avances logrados en el presente periodo de sesiones, el Subcomité preparó el informe actualizado sobre la marcha de la labor bienal correspondiente al bienio 2022-2023 (CCC 8/WP.2, anexo 1), que figura en el anexo 11, para presentarlo al MSC 106 y al MEPC 79 con miras a su aprobación En este contexto, el Subcomité tomó nota de que la elaboración de directrices para la seguridad de los buques que utilizan amoníaco como combustible debería llevarse a cabo con carácter urgente, teniendo en cuenta, en particular, que el año de ultimación original del resultado 2.24 era 2023 (véanse también los párrafos 3.20 y 3.22).

Propuesta de orden del día provisional del CCC 9

15.4 Teniendo en cuenta los avances realizados durante el periodo de sesiones, el Subcomité elaboró la propuesta de orden del día provisional del CCC 9 (CCC 8/WP.2, anexo 2), que figura en el anexo 12, para que la aprueben el MSC 106 y el MEPC 79.

Grupos de trabajo por correspondencia constituidos en el periodo de sesiones

15.5 El Subcomité constituyó grupos de trabajo por correspondencia sobre los temas siguientes, los cuales deberán presentar sus correspondientes informes al CCC 9:

.1 elaboración de disposiciones técnicas para la seguridad de los buques que utilicen combustibles alternativos y tecnologías conexas (párrafo 3.24);

.2 enmiendas al Código IGF y el examen del Código CIG (párrafos 3.40 y 10.16); y

.3 examen de las disposiciones relativas al transporte de vehículos (párrafo 6.104).

Disposiciones para el CCC 9

15.6 El Subcomité acordó constituir, en su próximo periodo de sesiones, grupos de trabajo y grupos de redacción sobre los siguientes temas:

.1 elaboración de disposiciones técnicas para la seguridad de los buques que utilicen combustibles alternativos;

.2 enmiendas al Código IGF y el examen del Código CIG;

[.3 revisión de la resolución A.1050(27);][5]

[5] A la espera de las decisiones del MSC 106.

.4 enmiendas al Código IMDG; y

.5 revisión de las recomendaciones provisionales para el transporte de hidrógeno licuado a granel,

y que la Presidencia, teniendo en cuenta los documentos recibidos sobre cada tema, informaría al Subcomité con suficiente antelación al CCC 9 acerca de los grupos que hayan sido finalmente seleccionados.

Reuniones interperiodos

15.7 Tras tomar nota de que el MSC 105 había aprobado la 37ª reunión del Grupo E&T encargado del Código IMSBC, que tendrá lugar inmediatamente después del CCC 8, el Subcomité invitó al MSC 106 a que aprobara la celebración de dos reuniones interperiodos del Grupo E&T encargado del Código IMDG, una en la primavera de 2023 y otra inmediatamente después del CCC 9.

Fecha del próximo periodo de sesiones

15.8 El Subcomité tomó nota de que estaba previsto que su 9º periodo de sesiones se celebrara del 20 al 29 de septiembre de 2023.

16 ELECCIÓN DE LA PRESIDENCIA Y LA VICEPRESIDENCIA PARA 2023

16.1 De conformidad con el Reglamento interior del Comité de seguridad marítima y del Comité de protección del medio marino, el Subcomité reeligió por unanimidad a [la Sra. MaryAnne Adams (Islas Marshall) como Presidenta y al Sr. David Anderson (Australia)] como Vicepresidente, ambos para 2023.]

17 OTROS ASUNTOS

Enfoque holístico del factor humano

17.1 El Subcomité recordó que el MSC 105 había invitado a todos los órganos pertinentes de la OMI a que evaluaran su respectiva participación en el factor humano dentro de sus competencias y que informaran al Comité con miras a elaborar un esbozo de un enfoque holístico sobre el factor humano teniendo en cuenta las implicaciones presupuestarias y de recursos dentro de la Organización (MSC 105/20, párrafo 16.3), e invitó a los Estados Miembros y organizaciones internacionales interesados a que presenten propuestas pertinentes, según proceda, con miras a seguir examinando esta cuestión durante el CCC 9.

Base de datos de características técnicas BoxTech

17.2 El Subcomité tomó nota con agradecimiento de la información presentada en los documentos CCC 8/17 y CCC 7/14 (BIC), los cuales contienen información actualizada sobre los avances logrados por BIC respecto del lanzamiento de la base de datos mundial sobre contenedores BoxTech, iniciativa de BIC para proporcionar una plataforma única del sector para la información técnica sobre los contenedores, incluidas las masas sin cargas de los contenedores, necesaria para las declaraciones del método 2 de la masa bruta verificada prescrita por el Convenio SOLAS desde el 1 de julio de 2016.

Información del programa aprobado de exámenes continuos (ACEP)

17.3 El Subcomité examinó los documentos CCC 8/17/1 y CCC 7/14/1 (BIC), en los que se presentan informes actualizados sobre la actividad de la base de datos mundial de los ACEP desde el CCC 6, en particular que ya se han introducido en la base de datos un total de 88 programas ACEP. En este contexto, el Subcomité agradeció a BIC su compromiso continuo de mantener y administrar la base de datos mundial de los ACEP, e instó a las Partes Contratantes del Convenio CSC 1974 a que pongan su información ACEP a disposición del público y que comuniquen a la Secretaría en qué lugar se ha publicado dicha información a fin de poder rellenar y actualizar la "Lista de direcciones de la información pública sobre los ACEP" (CSC.1/Circ.153) que fue aprobada por el MSC 96.

Hazard Assessment of Ores and Concentrates for Marine Transport Guidance 2021

17.4 El Subcomité tomó nota con agradecimiento de la información que figura en el documento CCC 7/INF.11(IIMA), en el que se informa de la publicación de una guía actualizada sobre la evaluación de los peligros potenciales que suponen los minerales y los concentrados para el transporte marítimo por parte del Consejo Internacional de Minería y Metales (ICMM).

Base de datos sobre puntos de contacto del Sistema mundial integrado de información marítima (GISIS)

17.5 El Subcomité examinó el documento CCC 8/17/3 (Secretaría), que contiene información sobre el lanzamiento de un nuevo módulo GISIS sobre puntos de contacto para los Códigos IMDG e IMSBC y el Convenio CSC. En este contexto, el Subcomité tomó nota de que la Secretaría ha creado una base de datos nueva, dentro del módulo de puntos de contacto del GISIS, para recopilar información y actualizar la información ya disponible sobre los puntos de contacto para los Códigos IMDG e IMSBC y el Convenio CSC, a fin de facilitar a los Estados Miembros información más detallada y actualizada.

17.6 Además, el Subcomité también tomó nota de que la Secretaría dejaría de enmendar y publicar las circulares MSC.1/Circ.1563/Corr.3, BC.1/Circ.74/Corr.2 y CSC.1/Circ.156/Corr.1 y que, en cambio, trasladaría la información al sistema GISIS. La nueva plataforma GISIS permitirá a los Estados Miembros cargar y actualizar la información relacionada con los Códigos IMDG e IMSBC y el Convenio CSC para compartirla.

Seminario ONU/OCDE

17.7 El Subcomité tomó nota con agradecimiento de la información que figura en el documento CCC 8/INF.3 (Secretaría), que contiene el resumen y las conclusiones del seminario ONU/OCDE, que se celebró en línea el 14 de diciembre de 2021, sobre el seguimiento de la explosión ocurrida en el puerto de Beirut en 2020.

Directrices del sector para el almacenamiento, la manipulación y la agrupación de las mercancías peligrosas en almacenes

17.8 El Subcomité tomó nota con agradecimiento de la información recogida en el documento CCC 8/INF.8 (BIC y otros), que contiene directrices elaboradas por el sector en forma de libro blanco y una lista de comprobación adjunta que aborda las consideraciones y medidas que deben adoptar los almacenes que almacenan, manipulan y agrupan mercancías peligrosas, y que abarca temas como la construcción del almacén, las operaciones, la protección contra incendios, la protección y la respuesta en caso de emergencia; y recomienda

que se considere la posibilidad de incluir las directrices en diversos instrumentos, códigos y circulares publicados por la OMI, según proceda.

Estructura de costos del transporte marítimo de hidrógeno

17.9 El Subcomité tomó nota con agradecimiento de la información presentada en el documento CCC 8/INF.17 (República de Corea), sobre la estructura de costos del transporte marítimo de hidrógeno para referencia del sector marítimo, que ha estado considerando un combustible alternativo que cumpla la normativa sobre emisiones de carbono; en el documento se analiza el precio en el puerto de embarque de la carga, que refleja el costo del transporte marítimo del amoníaco licuado y del hidrógeno licuado, basándose en el precio en el puerto de desembarque de GNL. El análisis reveló que, debido al poder calorífico y a la densidad por unidad, el amoníaco licuado y el hidrógeno licuado son desventajosos en términos de costos de transporte marítimo.

Grupo de expertos encargado del Código de prácticas sobre la arrumazón de las unidades de transporte

17.10 El Subcomité tomó nota con agradecimiento de la información que figura en el documento CCC 8/INF.19 (Secretaría de la CEPE), sobre la labor que está llevando a cabo un grupo oficioso de expertos, a raíz de la solicitud del Grupo de Trabajo sobre Transporte Intermodal y Logística de la CEPE, que se convocó para examinar posibles enmiendas a la edición de 2014 del Código CTU.

17.11 En este contexto, el Subcomité tomó nota de una declaración formulada por la Secretaría de la CEPE acerca de la labor realizada en la labor oficiosa previa al Grupo de expertos sobre el Código CTU. El Subcomité tomó nota, en particular, de que la labor oficiosa previa fue encargada por el Grupo de Trabajo sobre Transporte Intermodal y Logística de la CEPE (WP.24) en su 63º periodo de sesiones, en 2020, y ampliada en el 64º periodo de sesiones, en 2021, en ausencia del establecimiento formal del Grupo de Expertos sobre el Código CTU debido a la falta de decisión necesaria por el Consejo de Administración de la Organización Internacional del Trabajo (OIT); la labor previa oficiosa realizada hasta la fecha había dado lugar a la priorización de secciones específicas del Código CTU para su actualización y se había elaborado una consideración para una serie de modificaciones específicas del Código CTU, como se indica en el documento CCC 8/INF.19; el WP.24 de la CEPE examinará las modificaciones propuestas en su 65º periodo de sesiones, en octubre de 2022; se espera que la labor sobre el Código CTU continúe en 2023, ya sea en una labor previa oficiosa o en un grupo formal de expertos, según la decisión que adopte el Consejo de Administración de la OIT a principios de 2023; la CEPE informará a este Subcomité y/o al MSC, según sea apropiado, sobre los nuevos avances logrados en las actualizaciones del Código CTU y sobre las decisiones que adopte el WP.24 de la CEPE.

Experiencia con las reuniones híbridas

17.12 El Subcomité tomó nota del alto nivel de satisfacción expresado por muchas delegaciones con el uso del sistema híbrido de reuniones durante el periodo de sesiones como complemento de las reuniones presenciales, y expresó su agradecimiento a la Secretaría, en particular, a la División de conferencias, por preparar y poner en marcha las instalaciones para la celebración de reuniones híbridas. En este contexto, el Subcomité también tomó nota de las siguientes observaciones:

.1 sería útil presentar la lista de oradores tanto en la sala de reuniones como en la plataforma virtual;

.2 debería fomentarse una mayor coordinación en el seno de las delegaciones, a fin de evitar la duplicación entre los oradores de la misma delegación en la sala de reuniones y en la plataforma virtual;

.3 sería útil publicar la lista provisional de participantes (tanto a distancia como presenciales), antes de la reunión; y

.4 es esencial proporcionar apoyo técnico a los participantes a distancia.

Manifestaciones de pésame

17.13 El Subcomité tomó nota con gran tristeza del reciente fallecimiento del Sr. Christian Breinholt, de Dinamarca, antiguo Presidente del Comité de seguridad marítima de 2012 a 2015. El Subcomité apreció su contribución a la labor de la Organización, manifestó sus condolencias a la familia Breinholt y a la delegación de Dinamarca y pidió a la delegación de Dinamarca que hiciera llegar a la familia del Sr. Breinholt y a sus colegas su más sentido pésame.

17.14 El Subcomité también tomó nota con gran tristeza del reciente fallecimiento del Sr. Jack Currie, delegado durante mucho tiempo del Subcomité CCC, del Grupo E&T y del UNTDG, en representación de la Asociación Internacional de Armadores de Buques que Transportan Mercancías Peligrosas (IVODGA). El Subcomité apreció su contribución a la labor de la Organización y pidió al observador de IVODGA que hiciera llegar a su familia y colegas su más sentido pésame. La declaración pertinente de IVODGA figura en el anexo 13.

Expresiones de agradecimiento

17.15 El Subcomité manifestó su agradecimiento a los siguientes delegados y miembros de la Secretaría, que se habían jubilado recientemente, por su valiosa contribución a su labor, y les deseó una larga y feliz jubilación:

– Capitán Richard Brough (ICHCA International)
– Sr. Hans van der Graaf (Secretaría de la OMI)
– Sra. Christine Gregory (Secretaría de la OMI)
– Sr. Irfan Rahim (Secretaría de la OMI)

18 MEDIDAS CUYA ADOPCIÓN SE PIDE A LOS COMITÉS

18.1 Se invita al Comité de seguridad marítima a que, en su 106º periodo de sesiones, tenga a bien:

.1 tomar nota de las deliberaciones del CCC 8 sobre los documentos CCC 8/2/1, A 32/12/2 y MSC 105/2/2 en relación con la elaboración de prescripciones de seguridad para contribuir a la consecución del objetivo de descarbonización, en particular que se invitó a los Estados Miembros y organizaciones internacionales interesados a que se pusieran en contacto con la IACS con miras a presentar una propuesta de nuevo resultado relativo a un enfoque holístico a nivel de Comité para la elaboración de las prescripciones de seguridad al ritmo necesario, a fin de apoyar la consecución del objetivo de descarbonización de la Organización (párrafos 3.7 a 3.12 y 3.19);

.2 refrendar la recomendación de invitar al Comité de cooperación técnica a que estudie medidas de apoyo a la implantación a nivel mundial de los

instrumentos de la OMI relacionados con la descarbonización en condiciones de seguridad, incluidas las disposiciones de seguridad de los combustibles alternativos y las tecnologías conexas (párrafo 3.21);

.3 acordar ampliar el alcance del resultado 2.3 actual y la modificación del título del mismo, de modo que diga "Enmiendas al Código IGF y elaboración de directrices para los combustibles alternativos y las tecnologías conexas", para dar cabida a los combustibles alternativos que no se consideran de bajo punto de inflamación, y refrendar el plan de trabajo actualizado para la elaboración del Código IGF y las disposiciones de seguridad sobre los combustibles alternativos (párrafos 3.20, 3.22 y 3.23 y anexo 2);

.4 aprobar el informe actualizado sobre la marcha de la labor bienal del Subcomité para el bienio 2022-2023 (párrafo 15.3 y anexo 11), teniendo en cuenta que el resultado existente "Revisión de las Recomendaciones revisadas relativas a la entrada en espacios cerrados a bordo de los buques (resolución A.1050(27))" se ha mantenido en suspenso, a la espera de la decisión del Comité sobre el correspondiente nuevo resultado propuesto (párrafo 8.5);

.5 aprobar la propuesta de orden del día provisional para el CCC 9 (párrafo 15.4 y anexo 12);

.6 aprobar la celebración de dos reuniones interperiodos del Grupo E&T para el Código IMDG, una en la primavera de 2023 y la otra inmediatamente después del CCC 9 (párrafo 15.7); y

.7 tomar nota del alto nivel de satisfacción del Subcomité con el uso del sistema híbrido de reuniones como complemento de las reuniones presenciales, así como de las observaciones sobre la experiencia con el sistema (párrafo 17.12).

18.2 Se invita al Comité de protección del medio marino a que, en su 79º periodo de sesiones, tenga a bien:

.1 aprobar el informe actualizado sobre la marcha de la labor bienal del Subcomité para el bienio 2022-2023 (párrafo 15.3 y anexo 11) y, en particular, a que:

.1 tome nota de que, a reserva de la decisión que adopte el MSC 106 a este respecto, cabe la posibilidad de que se amplíe el alcance del resultado 2.3 y se modifique el título del mismo, de modo que diga "Enmiendas al Código IGF y elaboración de directrices para los combustibles alternativos y las tecnologías conexas", a fin de dar cabida a los combustibles alternativos que no se consideran de bajo punto de inflamación (párrafos 3.20 y 3.22); y

.2 tome nota del plan de trabajo actualizado para la elaboración del Código IGF y las disposiciones de seguridad sobre los combustibles alternativos (párrafo 3.23 y anexo 2);

.2 aprobar la propuesta de orden del día provisional del CCC 9 (párrafo 15.4 y anexo 12).

18.3 Se invita al Comité de seguridad marítima a que, en su 107º periodo de sesiones, tenga a bien:

.1 aprobar el proyecto de circular MSC: "Directrices provisionales para la seguridad de los buques que utilicen combustibles GPL" (párrafo 3.16 y anexo 1);

.2 aprobar el proyecto de enmiendas al Código del IGF, con miras a su posterior adopción junto con la publicación de una circular MSC sobre la implantación temprana del proyecto de enmiendas a los párrafos 4.2.2 y 8.4.1 a 8.4.3 del mencionado Código, teniendo en cuenta la ficha de comprobación/vigilancia (párrafos 3.37 y 3.38 y anexo 3);

.3 aprobar el proyecto de circular MSC que trata de la interpretación unificada sobre las prescripciones relativas a los cuartos de preparación del combustible que no están situados en una cubierta expuesta del Código IGF (párrafo 3.39 y anexo 4);

.4 tomar nota de que el Subcomité autorizó al E&T 37 a ultimar el proyecto de enmiendas al Código IMSBC y pidió al Secretario General que las distribuyese de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII del Convenio SOLAS, para su examen y ulterior adopción por el MSC 107 (párrafos 5.58 a 5.60);

.5 aprobar el proyecto de enmiendas al Código internacional para el transporte sin riesgos de granos a granel (resolución MSC.23(59)), con miras a su posterior adopción (párrafos 7.6 y 7.7 y anexo 5);

.6 refrendar la aprobación de la circular CCC.1/Circ.5 sobre las condiciones de transporte del condensado de COV, que figura en el anexo 7 del documento CCC 8/WP.4 (párrafo 10.13);

.7 aprobar el proyecto de circular MSC que trata de la interpretación unificada sobre los dispositivos de los colectores de toma de combustible instalados en los buques de aprovisionamiento de GNL previstos en el Código CIG (párrafo 10.15 y anexo 6);

.8 refrendar la recomendación de invitar al Comité jurídico a que adopte las medidas oportunas en relación con el Convenio sobre la remoción de restos de naufragio por lo que respecta a la pérdida de contenedores en el mar (párrafo 11.4);

.9 aprobar el proyecto de enmiendas al capítulo V del Convenio SOLAS con miras a su ulterior adopción (párrafos 11.10 a 11.12 y anexo 7);

.10 aprobar el proyecto de circular MSC sobre las interpretaciones unificadas del Código CIG (párrafo 12.11 y anexo 9); y

.11 aprobar el proyecto de circular MSC sobre las interpretaciones unificadas del Código IGF (párrafo 12.11 y anexo 10).

18.4 Se invita al Comité de protección del medio marino a que, en su 80º periodo de sesiones, apruebe el proyecto de enmiendas al artículo V del Protocolo I del Convenio MARPOL, a condición de que el MSC 107 apruebe el correspondiente proyecto de enmiendas al capítulo V del Convenio SOLAS (párrafos 11.12 y 18.3.9 y anexo 8).

***

ANEXO 1

PROYECTO DE CIRCULAR MSC

DIRECTRICES PROVISIONALES PARA LA SEGURIDAD DE LOS BUQUES QUE UTILICEN GPL COMO COMBUSTIBLE

1 El Comité de seguridad marítima, en su [107º periodo de sesiones (31 de mayo a 9 de junio de 2023)], tras haber examinado una propuesta del Subcomité de transporte de cargas y contenedores, en su 8º periodo de sesiones, reconociendo la importancia de proporcionar criterios para el consumo de GPL como combustible a bordo de los buques, de modo que proporcionen al menos el mismo nivel de seguridad y fiabilidad que las instalaciones de máquinas principales y auxiliares convencionales nuevas y comparables que consuman combustible líquido, aprobó las directrices provisionales para la seguridad de los buques que utilicen GPL como combustible, que figuran en el anexo.

2 Se invita a los Estados Miembros a que transmitan estas directrices provisionales a constructores de buques, fabricantes, propietarios de buques, gestores de buques, capitanes y tripulaciones, fletadores de buques sin tripulación y todas las demás partes interesadas.

3 Se invita a los Estados Miembros a que expongan a la Organización la experiencia recabada al aplicar estas directrices provisionales a fin de que el Comité las pueda mantener sometidas a examen.

ANEXO

DIRECTRICES PROVISIONALES PARA LA SEGURIDAD DE LOS BUQUES QUE UTILICEN GPL COMO COMBUSTIBLE

1 INTRODUCCIÓN

1.1 La finalidad de estas directrices provisionales para la seguridad de los buques que utilicen GPL como combustible (las "directrices provisionales") es facilitar una norma internacional para los buques que utilicen GPL como combustible.

1.2 La filosofía fundamental estas directrices provisionales es establecer disposiciones para la disposición, la instalación, el control y la vigilancia de la maquinaria, el equipo y los sistemas que utilizan GPL como combustible a fin de reducir al mínimo los riesgos para el buque, la tripulación y el medio ambiente, tomando en consideración la naturaleza de los combustibles utilizados.

1.3 En todo momento durante la elaboración de estas directrices provisionales se reconoció que sus disposiciones deberían basarse en principios firmes de arquitectura y de ingeniería navales y en el conocimiento más completo disponible de la experiencia operacional, los datos recogidos en el terreno y las actividades de investigación y desarrollo actuales. En estas directrices provisionales se abordan todos los ámbitos que requieren especial atención para utilizar GPL como combustible.

1.4 Estas directrices provisionales siguen el enfoque de las Directrices genéricas para elaborar normas de la OMI basadas en objetivos (circular MSC.1/Circ.1394/Rev.2) en que se estipulan objetivos y prescripciones funcionales para cada una de las secciones que forman la base para el proyecto, la construcción y el funcionamiento de buques que utilicen GPL como combustible.

1.5 La versión actual estas directrices provisionales incluye disposiciones para cumplir las prescripciones funcionales relativas al GPL como combustible.

1.6 Cabe señalar que estas directrices provisionales se han alineado estrechamente con el Código internacional de seguridad para los buques que utilicen gases u otros combustibles de bajo punto de inflamación (Código IGF), adoptado mediante la resolución MSC.391(95), enmendada, en particular la sección 3, que es principalmente texto tomado del capítulo 3 del Código IGF, aunque modificado para reflejar el carácter recomendatorio de estas directrices provisionales.

1.7 Siempre que en estas directrices provisionales se haga referencia al "suministro de gas" que figura en el Código IGF, deberá entenderse como "suministro de GPL".

2 GENERALIDADES

2.1 Ámbito de aplicación

2.1.1 Salvo disposición expresa en otro sentido, estas directrices provisionales se aplican a los buques regidos por la parte G del capítulo II-1 del Convenio SOLAS que utilizan GPL como combustible.

2.2 Definiciones

A los efectos de estas directrices provisionales, los términos utilizados tienen los mismos significados que se definen en los párrafos siguientes. Los términos que no están definidos tienen el mismo significado que en el capítulo II-2 del Convenio SOLAS y en el Código IGF.

2.2.1 *GPL:* gas de petróleo licuado. Se compone principalmente de la mezcla de propano (C_3H_8) y butano (C_4H_{10}), y puede contener pequeñas cantidades de otros hidrocarburos e impurezas. En las presentes directrices provisionales, se denomina GPL el gas de petróleo tanto en estado líquido como gaseoso. Cuando sea preciso distinguir entre el estado líquido y el estado gaseoso, el GPL en estado líquido se denomina GPL líquido y el GPL en estado gaseoso se denomina GPL gaseoso.

2.2.2 *Combustible:* GPL en estas directrices provisionales.

2.2.3 *Temperatura de autoignición:* temperatura mínima en que se produce la combustión espontánea en una atmósfera normal, sin fuente de ignición externa, como una llama o una chispa.

2.2.4 *Análisis de dispersión de gases:* análisis de la conducta de dispersión de los gases por medio de técnicas de modelos apropiadas, como el análisis de la dinámica de fluidos computacional (CFD).

2.2.5 *Análisis de la ventilación:* análisis de la eficiencia de un espacio en cuanto a ventilación mediante técnicas de modelos apropiadas como el análisis de la CFD.

2.2.6 *Eficacia de la ventilación:* efecto de la ventilación para controlar la difusión y persistencia de una atmósfera de gases explosivos por una fuga de gas, en función del grado y eficiencia de la ventilación (véase la norma IEC 60079-10-1).

2.2.7 *Grado de dilución:* medición de la capacidad de ventilación o de las condiciones atmosféricas para diluir una descarga hasta un nivel seguro. Los grados de dilución serán alto, medio y bajo (véase la norma IEC 60079-10-1, 6.5.4).

2.3 Proyecto alternativo

2.3.1 Estas directrices provisionales contienen prescripciones funcionales aplicables a todos los dispositivos e instalaciones relacionados con el consumo de GPL como combustible.

2.3.2 Los dispositivos e instalaciones de los sistemas de combustible GPL podrán diferir de los que se indican en estas directrices provisionales, siempre que se ajusten al propósito del objetivo y de las prescripciones funcionales pertinentes y que brinden un nivel de seguridad equivalente al de las secciones correspondientes.

2.3.3 La equivalencia del proyecto alternativo se debería demostrar como se especifica en la regla II-1/55 del Convenio SOLAS, y deberá aprobarla la Administración. Sin embargo, la Administración no debería permitir la aplicación de métodos o procedimientos operacionales como alternativa de un determinado accesorio, material, dispositivo, aparato o elemento de equipo o de cierto tipo de estos que esté prescrito por estas directrices provisionales.

3 OBJETIVO Y PRESCRIPCIONES FUNCIONALES

3.1 Objetivo

3.1.1 Estas directrices provisionales tienen por objeto promover el proyecto, la construcción y el funcionamiento de los buques en condiciones seguras y ecológicas, y en particular de sus instalaciones de sistemas de máquinas propulsoras, maquinaria auxiliar de generación eléctrica y/o maquinaria para otros fines que utilicen GPL como combustible.

3.2 Prescripciones funcionales

3.2.1 Los sistemas deberían brindar un nivel de seguridad, fiabilidad y confianza que sea equivalente al que proporcionan las máquinas principales y auxiliares convencionales, tanto nuevas como comparables, que consumen combustibles líquidos.

3.2.2 La probabilidad y las consecuencias de los peligros potenciales relacionados con el combustible se deberían reducir al mínimo mediante la disposición y el proyecto de los sistemas, por ejemplo, la ventilación, la detección y las medidas de seguridad. En caso de fuga de gas o de fallo de las medidas de reducción de riesgos, se deberían tomar las medidas de seguridad necesarias.

3.2.3 Los criterios de proyecto deberían garantizar que las medidas de reducción de riesgos y las medidas de seguridad que se apliquen a la instalación de combustible de gas no comporten una pérdida de potencia inadmisible.

3.2.4 Se deberían limitar, en la medida de lo posible, las zonas potencialmente peligrosas con el fin de reducir al mínimo los riesgos que puedan afectar a la seguridad del buque, las personas a bordo y el equipo.

3.2.5 El equipo instalado en zonas potencialmente peligrosas se debería reducir al mínimo requerido para fines operacionales, y debería ser adecuado y debidamente certificado.

3.2.6 Se debería evitar la acumulación no deliberada de concentraciones de gas explosivo, inflamable o tóxico.

3.2.7 Los componentes del sistema deberían estar protegidos de daños externos.

3.2.8 Se deberían reducir a un mínimo las fuentes de ignición en las zonas potencialmente peligrosas para reducir la probabilidad de explosiones.

3.2.9 Se deberían disponer medios seguros y adecuados de suministro, almacenamiento y toma de combustible que permitan recibir y contener el combustible en el estado necesario sin que haya fugas. Salvo cuando sea necesario por motivos de seguridad, el sistema se debería proyectar de manera que se evite la respiración en todas las condiciones normales de funcionamiento, incluidos los periodos de inactividad.

3.2.10 Se deberían proveer sistemas de tuberías y de contención y medios de alivio de sobrepresión cuyo proyecto, construcción e instalación sean adecuados para la aplicación prevista para ellos.

3.2.11 La maquinaria, los sistemas y los componentes se deberían proyectar, construir, instalar, operar, mantener y proteger para garantizar el funcionamiento seguro y fiable.

3.2.12 El sistema de contención de combustible y los espacios de máquinas que contengan fuentes que puedan descargar gas en el espacio se deberían disponer y emplazar de modo tal que un incendio o una explosión en cualquiera de ellos no comporte una pérdida de potencia inadmisible ni deje fuera de funcionamiento equipo en otros compartimientos.

3.2.13 Se deberían proveer sistemas de control, alarma, vigilancia y desactivación adecuados para garantizar el funcionamiento seguro y fiable.

3.2.14 Se debería disponer de un sistema fijo de detección de gas adecuado para todos los espacios y zonas pertinentes.

3.2.15 Se deberían adoptar medidas de detección, protección y extinción de incendios adecuadas para los peligros potenciales pertinentes.

3.2.16 La puesta en servicio, las pruebas y el mantenimiento de los sistemas de combustible y de la maquinaria que consuma gas deberían cumplir el objetivo en cuanto a seguridad, disponibilidad y fiabilidad.

3.2.17 La documentación técnica debería permitir evaluar que el sistema y sus componentes cumplen las reglas, directrices y normas de proyecto aplicables, y los principios relativos a la seguridad, disponibilidad, capacidad de mantenimiento y fiabilidad.

3.2.18 Un fallo aislado de un sistema o componente técnico no debería dar lugar a una situación peligrosa o que inspire desconfianza.

4 PRESCRIPCIONES GENERALES

4.1 Objetivo

4.1.1 El objetivo de este capítulo es garantizar que se realicen las evaluaciones necesarias de los riesgos implícitos con el fin de eliminar o mitigar cualquier efecto adverso para las personas a bordo, el medio ambiente o el buque.

4.2 Evaluación de riesgos

4.2.1 Salvo disposición expresa en otro sentido, se aplican las prescripciones de la sección 4.2 del Código IGF.

4.2.2 Además de las prescripciones enumeradas en el párrafo 4.2.2 del Código IGF, la evaluación de riesgos también debería tener en cuenta los párrafos 5.3.6, 6.3.3, 10.3.2, 13.3.4 y 15.2.2 de estas directrices provisionales.

4.3 Limitación de las consecuencias de explosiones

Una explosión en cualquier espacio abierto que contenga posibles fuentes de descarga[1] y posibles fuentes de ignición no debería:

.1 causar daños, ni interrumpir el funcionamiento adecuado, de equipos o sistemas emplazados en ningún otro espacio que no sea el espacio en el cual ocurre el suceso;

[1] Las tuberías de combustible de doble pared no se consideran fuentes potenciales de descarga.

.2 dañar el buque de modo que se produzca una inundación por debajo de la cubierta principal o cualquier otra inundación progresiva de agua;

.3 dañar zonas de trabajo o de alojamiento de modo tal que las personas que permanezcan en dichas zonas en condiciones normales de funcionamiento resulten lesionadas;

.4 interrumpir el funcionamiento adecuado de los puestos de control y las cámaras de distribución eléctrica necesarias para el suministro eléctrico;

.5 dañar el equipo de salvamento o los medios conexos de puesta a flote;

.6 perturbar el funcionamiento adecuado del equipo de lucha contra incendios situado fuera del espacio dañado por la explosión;

.7 afectar a otras zonas del buque de modo tal que puedan ocurrir reacciones en cadena que afecten, entre otras cosas, a la carga, el gas y los hidrocarburos para combustible; o

.8 impedir el acceso de las personas a los dispositivos de salvamento ni obstaculizar las vías de evacuación.

5 PROYECTO Y DISPOSICIÓN DEL BUQUE

5.1 Objetivo

5.1.1 El objetivo de esta sección es disponer el emplazamiento seguro, la distribución adecuada del espacio y la protección mecánica del equipo de generación eléctrica, los sistemas de almacenamiento de combustible, el equipo de suministro de combustible y los sistemas de reaprovisionamiento de combustible.

5.2 Prescripciones funcionales

5.2.1 Este capítulo está relacionado con las prescripciones funcionales que figuran en 3.2.1 a 3.2.3, 3.2.5, 3.2.6, 3.2.8, 3.2.12 a 3.2.15 y 3.2.17. En particular, se dispone que:

.1 el tanque o los tanques de combustible deberían estar situados de tal manera que la probabilidad de que resulten averiados por abordaje o varada se reduzca a un mínimo teniendo en cuenta el funcionamiento del buque en condiciones de seguridad y los peligros potenciales pertinentes;

.2 los sistemas de contención de combustible, las tuberías de combustible y otras fuentes de descarga de combustible se deberían encontrar emplazados y dispuestos de tal manera que el gas descargado salga a un lugar seguro al aire libre. Los lugares de la descarga se deberían determinar teniendo en cuenta la disposición circundante, a fin de reducir al mínimo la posibilidad de acumulación del gas descargado en el espacio abierto y facilitar la dispersión en la atmósfera;

.3 los accesos u otras aberturas que den a espacios que contengan fuentes de descarga de combustible se deberían disponer de tal manera que los gases inflamables, asfixiantes o tóxicos no puedan escapar a espacios que no están proyectados para la presencia de tales gases, teniendo en cuenta las

características específicas en cuanto a gravedad y dispersión del GPL gaseoso;

.4 las tuberías de combustible deberían estar protegidas contra daños mecánicos;

.5 el sistema de propulsión y de suministro de combustible debería estar proyectado de manera que las medidas adoptadas respecto de la seguridad de una fuga de GPL no comporten una pérdida de potencia inadmisible; y

.6 se debería reducir al mínimo la probabilidad de una explosión de gas en espacios de máquinas alimentadas con gas o combustibles de bajo punto de inflamación.

5.3 Disposiciones generales

5.3.1 Salvo disposición expresa en otro sentido, se aplican las prescripciones del capítulo 5 de la parte A-1 del Código IGF.

5.3.2 Además del párrafo 5.4 del Código IGF, un fallo aislado de los sistemas de combustible no debería dar lugar a una descarga de gas en el espacio de máquinas, es decir, que solamente debería aceptarse el concepto de espacio de máquinas protegido contra los gases, de conformidad con lo dispuesto en el Código IGF.

5.3.3 Las prescripciones de la sección 5.6 del Código IGF no se aplican a los buques que utilicen GPL como combustible. Se podrán autorizar los espacios de máquinas protegidos por ESD, siempre que, a juicio de la Administración, se cumplan las prescripciones de proyecto alternativo (regla II-1/55 del Convenio SOLAS).

5.3.4 Además de lo prescrito en el párrafo 5.7 del Código IGF, la doble barrera de los sistemas de tuberías de combustible debería ser continua y no tener aberturas en los espacios de máquinas.[2]

5.3.5 Además de lo prescrito en el párrafo 5.9 del Código IGF, los sistemas de sentina de las zonas potencialmente peligrosas se deberían disponer separadamente en cada espacio y se deberían descargar en el mar o en un tanque cerrado provisto de un detector de gases. Cuando las tuberías de sentina de dos o más zonas potencialmente peligrosas estén conectadas, se deberían disponer medios para que los gases de una zona no penetren en otras zonas a través de las tuberías de sentina conectadas.

5.3.6 Además de lo prescrito en el punto 5.10.1 del Código IGF, las bandejas de goteo identificadas por la evaluación de riesgos de acuerdo con el párrafo 4.2 deberían estar equipadas con medios para detectar fugas e interrumpir el flujo de combustible si es necesario. Sin embargo, el párrafo 5.10.3 del Código IGF no se aplica a los buques que utilicen GPL como combustible.

5.3.7 Además de lo prescrito en el capítulo 5 del Código IGF, se aplican las siguientes disposiciones sobre las ventilaciones de las tuberías y los dispositivos de alivio de presión:

.1 el conducto de GPL gaseoso debería llevarse a un mástil de respiración desde los puntos siguientes:

.1 la válvula aliviadora de presión del tanque; y

[2] Véase el párrafo 5.5 del Código IGF.

.2 los conductos de respiración y los conductos de purga de los sistemas de combustible de gas;

.2 el conducto de GPL líquido debería llevarse a un tanque de combustible desde los puntos que se indican más abajo. Cuando no sea viable, el conducto podrá llevarse a un mástil de respiración, pero no es aceptable la descarga de líquido desde la salida de respiración:

.1 la válvula aliviadora de presión de la tubería de suministro de combustible líquido;

.2 el conducto de respiración y el conducto de purga de las tuberías de suministro de combustible líquido; y

.3 la válvula aliviadora de presión del conducto de toma de combustible.

6 SISTEMA DE CONTENCIÓN DEL COMBUSTIBLE

6.1 Objetivo

6.1.1 El objetivo de esta sección es garantizar que el almacenamiento de GPL sea adecuado a fin de reducir al mínimo los riesgos para el personal, el buque y el medio ambiente a un nivel que sea equivalente al de los buques tradicionales que consumen combustibles líquidos.

6.2 Prescripciones funcionales

Esta sección está relacionada con las prescripciones funcionales que figuran en 3.2.1, 3.2.2, 3.2.5 y 3.2.8 a 3.2.17. En particular, se dispone que:

.1 el sistema de contención de combustible debería estar proyectado de manera que las fugas del tanque o de sus conexiones no pondrán en peligro al buque, las personas a bordo ni al medio ambiente. Entre los peligros que se deben evitar figuran:

.1 la exposición de los materiales del buque a temperaturas inferiores a los límites aceptables;

.2 la propagación de combustibles inflamables a lugares en los que haya fuentes de ignición;

.3 la toxicidad potencial y el riesgo de falta de oxígeno debido a los combustibles y gases inertes;

.4 las restricciones de acceso a los puestos de reunión, las vías de evacuación y los dispositivos de salvamento; y

.5 la reducción de la disponibilidad de los dispositivos de salvamento.

.2 la presión y temperatura en el tanque de combustible se deberían mantener dentro de los límites de proyecto del sistema de contención y de las posibles prescripciones para el transporte de combustible;

.3 el sistema de contención de combustible debería estar proyectado de tal manera que las medidas de seguridad adoptadas en caso de fuga de GPL no conlleven una pérdida de potencia inadmisible;

.4 si se utilizan tanques portátiles para el almacenamiento de combustible, el proyecto del sistema de contención de combustible debería ser equivalente al de los tanques instalados de forma permanente, como se indica en esta sección; y

.5 el sistema de contención de combustible se debería proyectar teniendo en cuenta las diversas características de cualquier posible composición del GPL.

6.3 DISPOSICIONES GENERALES

6.3.1 Salvo disposición expresa en otro sentido, se aplican las prescripciones del capítulo 6 de la parte A-1 del Código IGF.

6.3.2 La disposición del párrafo 6.3.1 del Código IGF no se aplica a los buques que utilicen GPL como combustible.

6.3.3 Además de lo dispuesto en el párrafo 6.3.4 del Código IGF, se aplica lo siguiente: en el caso de los tanques de combustible ubicados en un espacio cerrado, se debería proporcionar un espacio de las conexiones de los tanques separado del espacio de bodega de almacenamiento del combustible. En el caso de los tanques de combustible ubicados en una cubierta expuesta, se debería proporcionar igualmente un espacio de las conexiones de los tanques siempre que el gas de las fugas pueda acumularse en la cubierta expuesta o penetrar en una zona no potencialmente peligrosa, como los espacios de alojamiento y los espacios de máquinas, de acuerdo con la evaluación de riesgos.

6.3.4 Además de lo dispuesto en el párrafo 6.4.2.1 del Código IGF, no se debería necesitar ninguna barrera secundaria cuando la temperatura del combustible a presión atmosférica sea igual o superior a -10 ºC. Cuando la temperatura del combustible a presión atmosférica no sea inferior a -55 ºC, la estructura del casco podrá desempeñar la función de barrera secundaria.

6.3.5 La disposición del párrafo 6.6 del Código IGF no se aplica a los buques que utilicen GPL como combustible.

6.3.6 Además de lo estipulado en el párrafo 6.7.2.7 del Código IGF, las salidas de ventilación deberían estar situadas de forma que se garantice lo siguiente:[3]

.1 el GPL gaseoso de las fugas no se propaga a zonas no potencialmente peligrosas por la abertura que rodea a la salida de respiración;

.2 el GPL gaseoso de las fugas no se ve atrapado por ninguna estructura en ninguna cubierta expuesta; y

.3 el GPL gaseoso de las fugas no forma atmósferas inflamables en el paso a las salidas de los gases de escape ni a otras fuentes de ignición.

6.3.7 Además de lo dispuesto en el párrafo 6.7.2 del Código IGF, el sistema de tuberías de respiración debería estar provisto de una interfaz de medios de purga de gas.

[3] Según un análisis de dispersión de gases, si lo requiere la evaluación de riesgos.

7 PROYECTO GENERAL DE TUBERÍAS Y DE MATERIALES

Salvo disposición expresa en otro sentido, se aplica lo dispuesto en el capítulo 7 de la parte A-1 del Código IGF.

8 TOMA DE COMBUSTIBLE

8.1 Objetivo

8.1.1 Esta sección tiene como objetivo lograr que, mediante los sistemas adecuados instalados a bordo, se realice la toma de combustible sin poner en peligro a las personas, el medio ambiente o el buque.

8.2 Prescripciones funcionales

8.2.1 Esta sección está relacionada con las prescripciones funcionales que figuran en 3.2.1 a 3.2.11 y 3.2.13 a 3.2.17. En particular, se dispone que:

8.2.2 El sistema de tuberías para el trasvase de combustible al tanque de almacenamiento debería estar proyectado de manera que ninguna fuga del sistema de tuberías ponga en peligro al personal, el medio ambiente o el buque.

8.2.3 Los sistemas de toma de combustible deberían ser adecuados para la temperatura, la presión y la composición de todos los GPL utilizados a bordo.

8.2.4 Se deberían proporcionar medios para manejar el vapor generado en el tanque durante el trasvase de combustible. Cuando no se proporcionen medios de manejo del vapor en el buque, se debería instalar una conexión para el retorno del vapor en el colector de la toma de combustible.

8.3 Disposiciones

8.3.1 Salvo disposición expresa en otro sentido, se aplica lo dispuesto en el capítulo 8 de la parte A-1 del Código IGF.

8.3.2 Para los buques que utilicen GPL como combustible, no es aplicable el párrafo 8.3.1.6 del Código IGF.

9 SUMINISTRO DE COMBUSTIBLE A LOS DISPOSITIVOS DE CONSUMO

9.1 Objetivo

9.1.1 Esta sección tiene por objetivo garantizar una distribución de combustible a los dispositivos de consumo fiable y sin riesgos.

9.2 Prescripciones funcionales

Esta sección está relacionada con las prescripciones funcionales que figuran en 3.2.1 a 3.2.6, 3.2.8 a 3.2.11 y 3.2.13 a 3.2.17. En particular, se dispone que:

.1 el sistema de suministro de combustible debería estar dispuesto de modo que permita reducir al mínimo las consecuencias de cualquier descarga de combustible y facilitar al mismo tiempo un acceso seguro a efectos de su funcionamiento e inspección;

.2 el sistema de tuberías para el trasvase de combustible a los dispositivos de consumo debería estar proyectado de modo que un fallo en una barrera no dé lugar a una fuga desde el sistema de tuberías hacia la zona circundante que ponga en peligro a las personas a bordo, el medio ambiente o el buque;

.3 las tuberías de combustible situadas fuera de los espacios de máquinas se deberían instalar y proteger de modo tal que se reduzca al mínimo el riesgo de lesiones del personal y daños al buque en caso de fugas;

.4 los sistemas de suministro de combustible deberían estar en condiciones de suministrar combustible a la presión, temperatura y caudal requeridos; y

.5 en los casos en que los sistemas de suministro de combustible proporcionen GPL en estado líquido, la purga, el drenaje, la respiración y la fuga se deberían considerar de manera especial para que su nivel de seguridad sea equivalente al del combustible en estado gaseoso.

9.3 Disposiciones

9.3.1 Salvo disposición expresa en otro sentido, se aplica lo dispuesto en el capítulo 9 de la parte A-1 del Código IGF.

9.3.2 No obstante lo dispuesto en el párrafo 9.4.4 del Código IGF, cuando los sistemas de suministro de combustible transporten GPL en estado líquido, las correspondientes tuberías de purga deberían llevar al tanque de combustible o al separador de gases/líquidos o dispositivo similar para impedir la descarga de GPL líquido en la atmósfera.

9.3.3 Además de lo dispuesto en el párrafo 9.4.7 del Código IGF, en los casos en que los sistemas de suministro de combustible proporcionen GPL en estado líquido, los conductos de respiración deberían llevar al tanque de combustible o al separador de gases/líquidos o dispositivo similar.

9.3.4 El párrafo 9.4.10 del Código IGF no se aplica a los buques que utilicen GPL como combustible.

9.3.5 El párrafo 9.7 del Código IGF no se aplica a los buques que utilicen GPL como combustible.

9.3.6 Además de lo dispuesto en el párrafo 9.8.2 del Código IGF, se debería elegir el valor más moderado de *k* considerando la composición prevista del combustible (propano: 1,13, butano: 1,096).

10 GENERACIÓN DE POTENCIA, INCLUIDA LA PROPULSIÓN Y OTROS DISPOSITIVOS DE CONSUMO DE GAS

10.1 Objetivo

10.1.1 El objetivo de esta sección es disponer la entrega segura y fiable de la energía mecánica, eléctrica o térmica.

10.2 Prescripciones funcionales

Esta sección está relacionada con las prescripciones funcionales que figuran en 3.2.1, 3.2.11, 3.2.13, 3.2.16 y 3.2.17. En particular, se dispone que:

.1 los sistemas de escape se deberían configurar para impedir las acumulaciones de combustible gaseoso no quemado;

.2 a menos que se hayan proyectado con la resistencia suficiente para soportar el peor supuesto de sobrepresión debido a fugas de gases encendidos, los componentes de los motores o los sistemas que contengan o que puedan contener una mezcla inflamable de gas y aire se deberían dotar de sistemas adecuados de alivio de presión. En función del proyecto de motor de que se trate, tales sistemas podrán incluir colectores de admisión de aire y espacios de barrido;

.3 la respiración de explosión se debería conducir lejos de los sitios en que normalmente hay personal;

.4 todos los dispositivos de consumo de gas deberían tener su propio sistema de escape; y

.5 los dispositivos de consumo de combustible se deberían proyectar de modo que funcionen con las composiciones posibles de los combustibles de GPL.

10.3 Disposiciones

10.3.1 Salvo disposición expresa en otro sentido, se aplica lo dispuesto en el capítulo 10 de la parte A-1 del Código IGF.

10.3.2 No obstante lo dispuesto en el párrafo 10.5.2 del Código IGF, la turbina de gas debería instalarse en una envuelta estanca al gas dispuesta de acuerdo con lo dispuesto en el párrafo 10.5.3 del Código IGF. Las fugas de gas en la envuelta estanca al gas y sus consecuencias deberían evaluarse teniendo en cuenta la evaluación de riesgos de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 4.2, y a satisfacción de la Administración.

10.3.4 No obstante lo dispuesto en el párrafo 10.3.1.7 del Código IGF, si tras la apertura de la válvula de suministro de combustible, el sistema de control del motor no detecta la combustión en un tiempo específico del motor, la válvula se debería cerrar automáticamente. Se deberían proveer medios para garantizar que se purgue del sistema de escape todo rastro de mezcla de combustible no quemado.

11 SEGURIDAD CONTRA INCENDIOS

11.1 Objetivo

11.1.1 El objetivo de esta sección es garantizar la prevención, la detección y las medidas de lucha contra incendios por lo que se refiere a todos los componentes de los sistemas de almacenamiento, acondicionamiento, conducción y uso de GPL como combustible de los buques.

11.2 Prescripciones funcionales

Esta sección está relacionada con las prescripciones funcionales que figuran en 3.2.2, 3.2.4, 3.2.5, 3.2.7, 3.2.12, 3.2.14, 3.2.15 y 3.2.17.

11.3 Disposiciones

11.3.1 Salvo disposición expresa en otro sentido, se aplica lo dispuesto en el capítulo 11 de la parte A-1 del Código IGF.

11.3.2 Además de lo dispuesto en el párrafo 11.3.1 del Código IGF, el cuarto de preparación del combustible debería estar separado de los espacios de máquinas de categoría A y de otros cuartos en los que el riesgo de incendio sea alto. La separación consistirá en un coferdán de al menos 900 mm con un aislamiento de clase A-60.

11.3.3 Además de lo dispuesto en el capítulo 11 del Código IGF, el cuarto de preparación del combustible debería estar provisto de un sistema fijo de extinción de incendios que cumpla lo dispuesto en el Código SSCI y que tenga en cuenta los volúmenes de concentración y aplicación prescritos para extinguir incendios provocados por GPL gaseoso.

12 PREVENCIÓN DE EXPLOSIONES

12.1 Objetivo

12.1.1 El objetivo de esta sección es disponer la prevención, la detección y las medidas de lucha contra incendios por lo que se refiere a todos los componentes de los sistemas de almacenamiento, acondicionamiento, conducción y uso de GPL como combustible de los buques.

12.2 Prescripciones funcionales

Esta sección está relacionada con las prescripciones funcionales que figuran en 3.2.2 a 3.2.5, 3.2.7, 3.2.8, 3.2.12 a 3.2.14 y 3.2.17. En particular, se dispone que:

.1 La probabilidad de explosiones debería reducirse a un mínimo:

.1 reduciendo el número de fuentes de ignición; y

.2 reduciendo la probabilidad de que se formen mezclas inflamables.

12.3 Disposiciones

12.3.1 Salvo disposición expresa en otro sentido, se aplica lo dispuesto en el capítulo 12 de la parte A-1 del Código IGF.

12.3.2 La clasificación de zona potencialmente peligrosa debería estar sujeta a la consideración especial de las características del GPL (por ejemplo, densidad, LEL). Si es necesario, podrá hacerse referencia a la norma IEC 60079-10-1 para determinar una zona potencialmente peligrosa.

13 VENTILACIÓN

13.1 Objetivo

13.1.1 El objetivo de esta sección es disponer la ventilación necesaria para el funcionamiento sin riesgos de la maquinaria y el equipo que consume GPL.

13.2 Prescripciones funcionales

Esta sección está relacionada con las prescripciones funcionales que figuran en 3.2.2, 3.2.5, 3.2.8, 3.2.10, 3.2.12 a 3.2.14 y 3.2.17. En particular, la capacidad y la configuración del sistema de ventilación deberían ser tales que se garantice la eficacia de la ventilación, teniendo en cuenta la densidad del GPL gaseoso.

13.3 Disposiciones

13.3.1 Salvo disposición expresa en otro sentido, se aplica lo dispuesto en el capítulo 13 de la parte A-1 del Código IGF.

13.3.2 Además de lo dispuesto en el punto 13.3.5 del Código IGF, las salidas y las tomas de aire de los espacios cerrados potencialmente peligrosos deberían disponerse de forma que se impida que los gases de escape vuelvan a entrar en el espacio a través de las tomas de aire, basándose en la evaluación de riesgos realizada de conformidad con el párrafo 4.2 y que sea satisfactoria a juicio de la Administración.

13.3.3 Además de lo dispuesto en el párrafo 13.3.8 del Código IGF, a la hora de determinar la capacidad de ventilación necesaria, se debería prestar especial atención a la densidad y al límite inferior de explosividad (LEL) del gas GPL, lo que debe apoyarse en cálculos numéricos como el análisis CFD.

13.3.4 Además de lo dispuesto en el párrafo 13.4.2 del Código IGF, deberían instalarse válvulas de mariposa contraincendios automáticas a prueba de fallos aprobadas en el conducto de ventilación del espacio de conexión de los tanques, el cuarto de preparación de combustible o cualquier otro espacio que se considere necesario mediante una evaluación de riesgos de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 4.2 y que sea satisfactoria a juicio de la Administración.

13.3.5 Se debería considerar el número y la ubicación de los puntos de extracción de la ventilación de cada espacio teniendo en cuenta el tamaño y la disposición del espacio. Cuando la disposición del fondo sea compleja, se debería demostrar, tomando como base un análisis de la ventilación, que la capacidad y la disposición de los conductos de ventilación son suficientes para el espacio.

13.3.6 Las disposiciones de los párrafos 13.5.2, 13.5.3 y 13.5.4 del Código IGF no se aplican a los buques que utilizan GPL como combustible.

13.3.7 No obstante lo dispuesto en el párrafo 13.8.3 del Código IGF, la entrada de la ventilación para la tubería o el conducto de doble pared siempre debería estar situada en una zona abierta alejada de las fuentes de ignición. La abertura de la entrada debería estar dotada de una guarda de tela metálica adecuada y protegida contra la entrada de agua.

14 INSTALACIONES ELÉCTRICAS

14.1 Objetivo

14.1.1 Esta sección tiene por objetivo disponer instalaciones eléctricas que reduzcan al mínimo el riesgo de ignición en atmósferas inflamables.

14.2 Prescripciones funcionales

Esta sección está relacionada con las prescripciones funcionales que figuran en 3.2.1, 3.2.2, 3.2.4, 3.2.7, 3.2.8, 3.2.11, 3.2.13 y 3.2.16 a 3.2.18. En particular, se dispone que:

Los sistemas de generación y de distribución eléctrica y los correspondientes sistemas de control se deberían proyectar de modo tal que un fallo aislado no traiga aparejada la pérdida de la capacidad para conservar las presiones de los tanques de combustible y la temperatura de la estructura del casco dentro de los límites normales de funcionamiento.

14.3 Disposiciones

14.3.1 Salvo disposición expresa en otro sentido, se aplica lo dispuesto en el capítulo 14 de la parte A-1 del Código IGF.

14.3.2 Además de lo dispuesto en el párrafo 14.3.3 del Código IGF, el equipo de las zonas potencialmente peligrosas debería ser de un tipo certificado como seguro y apropiado para las posibles composiciones del GPL, de conformidad con la norma IEC 60079-20. En esta norma se clasifican las categorías térmicas y los grupos de equipo para el propano y el butano como sigue:

	Categoría térmica	**Grupo de equipo**
Propano	T2	IIA
Butano	T2	IIA

El equipo debería estar certificado para la categoría térmica T2 y para el grupo de equipo IIA de la CEI.

15 SISTEMAS DE CONTROL, VIGILANCIA Y SEGURIDAD

15.1 Objetivo

15.1.1 El objetivo de esta sección es disponer la organización de los sistemas de control, vigilancia y seguridad que respaldan el funcionamiento eficaz y seguro de las instalaciones alimentadas con gas tratadas en otras secciones de estas directrices provisionales.

15.2 Prescripciones funcionales

Esta sección está relacionada con las prescripciones funcionales que figuran en 3.2.1, 3.2.2, 3.2.11, 3.2.13 a 3.2.15, 3.2.17 y 3.2.18. En particular, se dispone que:

.1 los sistemas de control, vigilancia y seguridad de las instalaciones alimentadas con GPL se deberían disponer de tal manera que, en caso de que se produzca un fallo aislado, la potencia remanente para la propulsión y la generación eléctrica se ajuste a lo estipulado en el párrafo 9.3.1 del Código IGF;

.2 se debería disponer un sistema de seguridad que cierre automáticamente el sistema de suministro de combustible cuando se produzca un fallo en los sistemas enumerados en el cuadro 1 (Vigilancia del sistema de alimentación de gas a los motores) del capítulo 15 del Código IGF y se registren otras condiciones defectuosas que puedan evolucionar con demasiada rapidez para una intervención manual;

.3 en el caso de grupos de máquinas protegidas por desactivación en caso de emergencia, en los casos que lo permita el proyecto alternativo, cuando se produzca una fuga de GPL, el sistema de seguridad debería cerrar el

suministro de GPL y desconectar todos los equipos eléctricos del espacio de máquinas que sean de un tipo no certificado como seguro;

.4 las funciones de seguridad se deberían configurar en un sistema especial de seguridad que sea independiente del sistema de control, a fin de evitar posibles fallos por causas comunes. Se incluyen aquí los suministros de potencia y las señales de entrada y de salida;

.5 los sistemas de seguridad, incluida la instrumentación de medición y control, se deberían disponer de manera que se eviten las desactivaciones espurias, por ejemplo, como resultado de un detector de gas defectuoso o de la ruptura de un cable en un bucle detector; y

.6 cuando dos o más sistemas de suministro de combustible deban cumplir las disposiciones, cada sistema debería estar dotado de su propio conjunto de sistemas independientes de control y de seguridad.

15.3 Disposiciones

15.3.1 Salvo disposición expresa en otro sentido, se aplica lo dispuesto en el capítulo 15 de la parte A-1 del Código IGF.

15.3.2 Además de lo dispuesto en el punto 15.8.1 del Código IGF, deberían instalarse detectores de gas de forma permanente en las entradas de ventilación de los espacios de alojamiento y de máquinas y otros recintos con alto riesgo de incendio,[4] a menos que la Administración lo considere innecesario basándose en una evaluación de riesgos de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 4.2, así como en el puesto de toma de combustible, tal como se prescribe en el capítulo 8 de las presentes directrices provisionales.

15.3.3 Además de lo dispuesto en el párrafo 8.3.1 del Código IGF, los colectores de toma de combustible deberían ser supervisados continuamente por la tripulación del buque desde una zona segura en línea de visión directa del colector o por CCTV durante la toma de combustible.

16 DISPOSICIONES ADICIONALES

Salvo disposición expresa en otro sentido, se aplica lo dispuesto en las partes B-1, C-1 y D del Código IGF a los buques que utilicen GPL como combustible.

***

[4] "Otros recintos de alto riesgo de incendio", como se definen en la sección 2 del anexo de la circular MSC.1/Circ.1591.

ANEXO 2

PLAN DE TRABAJO ACTUALIZADO PARA LA ELABORACIÓN DEL CÓDIGO IGF Y DE LAS DISPOSICIONES RELATIVAS A LA SEGURIDAD DE LOS COMBUSTIBLES ALTERNATIVOS

Periodo de sesiones	Medidas	Año
MSC 107	– aprobar las directrices → GPL – aprobar/adoptar las enmiendas al Código IGF → GNL si disponible	2023
CCC 9	– elaborar enmiendas al Código IGF → gas natural – seguir elaborando las disposiciones/directrices de seguridad → combustibles líquidos de bajo punto de inflamación – seguir elaborando/ultimar las directrices para los buques que utilicen hidrógeno como combustible – seguir elaborando/ultimar las directrices para los buques que utilizan amoníaco como combustible – si se dispone de suficiente tiempo, iniciar el examen de la elaboración de instrumentos obligatorios relacionados con los alcoholes metílico/etílico	2023
CCC 10	– ultimar las directrices para los buques que utilizan amoníaco como combustible – seguir elaborando/ultimar [las disposiciones de seguridad/directrices] para los combustibles líquidos de bajo punto de inflamación – seguir elaborando instrumentos obligatorios relacionados con los alcoholes metílico/etílico – si se dispone de suficiente tiempo, comenzar a debatir la elaboración de instrumentos obligatorios sobre las pilas de combustible	2024
CCC 11	– ultimar los instrumentos obligatorios relacionados con los alcoholes metílico/etílico – continuar examinando la elaboración de instrumentos obligatorios relacionados con las pilas de combustible	2025

***

ANEXO 3[1]

PROYECTO DE ENMIENDAS AL CÓDIGO IGF

1 Añádase el nuevo párrafo 2.2.43 siguiente, después del párrafo 2.2.42 actual:

"2.2.43 Por *buque construido el 1 de enero de 2026 o posteriormente* se entiende:

.1 cuyo contrato de construcción se adjudique el 1 de enero de 2026 o posteriormente; o

.2 en ausencia de un contrato de construcción, cuyas quillas se coloquen o cuya construcción se halle en una fase equivalente de construcción el 1 de julio de 2026 o posteriormente; o

.3 un buque cuya entrega se produzca el 1 de enero de 2030 o posteriormente."

2 En el párrafo 4.2.2, se enmienda el texto existente como se indica a continuación:

"4.2.2 En el caso de los buques a los cuales se aplica la parte A-1, solamente será necesario efectuar la evaluación de riesgos prescrita en el párrafo 4.2.1 cuando así se estipule explícitamente en los párrafos 5.10.5, 5.12.3, 6.4.1.1, 6.4.15.4.7.2, 8.3.1.1, 8.4.2, 13.4.1, 13.7 y 15.8.1.10, y en los párrafos 4.4 y 6.8 del anexo."

3 En el párrafo 5.3.3.3, se enmienda el texto existente como se indica a continuación:

"5.3.3.3 Para los tanques independientes, la distancia de protección se medirá con respecto al forro del tanque (la barrera primaria del sistema de contención del ~~tanque de~~ combustible). En los tanques de membrana, la distancia se medirá con respecto a los mamparos que rodean el aislamiento del tanque."

4 En el párrafo 5.3.4.4, se enmienda el texto existente como se indica a continuación:

"5.3.4.4 Para los tanques independientes, la distancia de protección se medirá con respecto al forro del tanque (la barrera primaria del sistema de contención del ~~tanque de~~ combustible). En los tanques de membrana, la distancia se medirá con respecto a los mamparos que rodean el aislamiento del tanque."

5 En el párrafo 5.12.1, se enmienda el texto existente como se indica a continuación:

"5.12.1 Para los buques construidos el 1 de enero de 2026 o posteriormente, ~~U~~una esclusa neumática es un espacio cerrado con mamparos estancos al gas y dos puertas de un alto grado de estanquidad al gas espaciadas entre sí un mínimo de 1,5 m y un máximo de 2,5 m. A menos que rijan las prescripciones del Convenio internacional sobre líneas de carga, la altura del umbral de la puerta ~~tendrá una altura mínima de~~que dé a una zona potencialmente peligrosa no será inferior a 300 mm. Las puertas serán de cierre automático, sin dispositivos de retención."

[1] Se han marcado las modificaciones tachando el texto suprimido y sombreando todas las modificaciones, tanto el texto añadido como el texto suprimido, basándose en la resolución MSC.391(95).

6 En el párrafo 6.4.15.3.1.2, se enmienda el texto existente como se indica a continuación:

"6.4.15.3.1.2 La presión de vapor de proyecto no será inferior a:

P_0 = 0,2 + $AC(\rho_r)^{1,5}$ (MPa)

donde:

A = 0,00185 $(\sigma_m / \Delta\sigma_A)^2$

con:

σ_m = esfuerzo de membrana primario de proyecto;

$\Delta\sigma_A$ = esfuerzo de membrana dinámico admisible (amplitud doble al nivel de probabilidad Q = 10^{-8}) y equivalente a:

- 55 N/mm^2 para acero ferrítico-perlítico, martensítico y austenítico;
- 25 N/mm^2 para las aleaciones de aluminio (5083-O);

C = una dimensión característica del tanque; se tomará el mayor de los siguientes valores:

h, 0,75*b* o 0,45*ℓ*,

con:

h = altura del tanque (dimensión en la dirección vertical del buque) (m);

b = anchura del tanque (dimensión en la dirección transversal del buque) (m);

ℓ = longitud del tanque (dimensión en la dirección longitudinal del buque) (m);

ρ_r = densidad relativa ~~de la carga~~ del combustible (ρ_r = 1 para el agua dulce) a la temperatura de proyecto."

7 En el párrafo 6.7.3.1.1, se enmienda el texto existente como se indica a continuación:

6.7.3.1.1 ~~Las válvulas aliviadoras de presión tendrán una capacidad de alivio combinada que permitirá a cada tanque de combustible de gas licuado efectuar, sin que la presión del tanque aumente más de un 20 % por encima del MARVS, una descarga correspondiente al mayor de los valores siguientes:~~ En el caso de los buques construidos el 1 de enero de 2026 o posteriormente, el sistema de alivio de presión para cada tanque de combustible de gas licuado se proyectará de tal modo que, con independencia del estado de cualquier válvula aliviadora de presión, la capacidad de las válvulas aliviadoras de presión residuales cumplirá las prescripciones sobre la capacidad de alivio combinada del sistema. La capacidad de alivio combinada será la mayor de los valores siguientes, con un aumento de la presión del tanque de combustible de gas licuado que no supere al MARVS en más

de un 20 %. El tanque no se cargará hasta que se restablezca completamente la capacidad aliviadora."

8 En el párrafo 6.7.3.1.1.2, se enmienda el texto existente como se indica a continuación:

"6.7.3.1.1.2 los vapores generados por la exposición al fuego, calculados con la siguiente fórmula:

$$Q = FGA^{0,82} \text{ (m}^3\text{/s)}$$

donde:

Q = régimen mínimo de descarga de aire prescrito en condiciones normales de 273,15 Kelvin (K) y 0,1013 MPa.

F = factor de exposición al fuego de diferentes tipos de tanque de combustible de gas licuado:

F = 1,0 para tanques sin aislamiento situados en cubierta; (...)"

9 En el párrafo 6.9.1.1, se enmienda el texto existente como se indica a continuación:

"6.9.1.1 En el caso de los buques construidos el 1 de enero de 2026 o posteriormente, ~~A~~a excepción de los tanques de combustible de gas licuado proyectados para resistir la presión manométrica total del vapor del combustible en las condiciones correspondientes a las temperaturas ambiente de proyecto superiores, la presión y la temperatura de los tanques de combustible de gas licuado se mantendrán en todo momento dentro de sus límites de proyecto utilizando medios aceptables a juicio de la Administración, por ejemplo, uno o varios de los siguientes métodos:"

10 En el párrafo 7.3.2.1, se enmienda el texto existente como se indica a continuación:

"7.3.2.1 En el caso de los buques construidos el 1 de enero de 2026 o posteriormente, ~~E~~el espesor de pared mínimo se calculará de la siguiente manera:

$$t = (t_0 + b + c) / (1 - |a|/100) \text{ (mm)}$$

donde:

t_0 = espesor teórico

$$t_0 = PD / (2.0Ke + P) \text{ (mm)}$$

con:

P = presión de proyecto (MPa) citada en 7.3.3;

D = diámetro exterior (mm);

K = esfuerzo admisible (N/mm²) citado en 7.3.4; y

e = coeficiente de eficacia, igual a 1,0 para los tubos sin costura y para los que vayan soldados longitudinalmente o en espiral,

entregados por fabricantes aprobados de tubos soldados, que se consideren equivalentes a los tubos sin costura cuando se lleven a cabo pruebas no destructivas de las soldaduras de conformidad con normas reconocidas. En otros casos, podrá exigirse un coeficiente de eficacia inferior a 1,0 de conformidad con las normas reconocidas, según el proceso de fabricación;

b = tolerancia de curvatura (mm). El valor de b se elegirá de modo que el esfuerzo calculado en la curva, debido solamente a la presión interior, no exceda del esfuerzo admisible. Cuando no se dé esta justificación, el valor de b será:

$b = D \cdot t_0 / 2{,}5r$ (mm)

con:

r = radio medio de la curva (mm);

c = tolerancia de corrosión (mm). Si se prevé corrosión o erosión, se incrementará el espesor de pared de la tubería de modo que sea superior al prescrito por otras reglas de proyecto. Esta tolerancia se adecuará a la vida útil prevista de la tubería; y

a = tolerancia de fabricación negativa para el espesor (%), es decir, donde a es la tolerancia de fabricación del -5 %, es decir, $|a|$ es igual a 5 y se introducirá en la fórmula como 1 - (5/100)."

11 En el párrafo 8.4.1, se enmienda el texto existente como se indica a continuación:

"8.4.1 El colector de toma de combustible estará proyectado para resistir las cargas externas que se dan durante la toma de combustible. Las conexiones del puesto de toma de combustible estarán dispuestas de modo que se logre una operación de desconexión en seco de una de las siguientes maneras: ~~del tipo de desacoplamiento en seco, equipadas, como medida adicional, de acoplamientos de desconexión de seguridad en seco/de liberación rápida con obturación automática. Los acoplamientos deberían ser del tipo normal.~~

.1 un acoplamiento de conexión/desconexión en seco de conformidad con una norma que sea como mínimo equivalente a una norma aceptable a juicio de la Organización;[1] o

.2 un acoplador de conexión manual o un acoplador de conexión hidráulica, utilizado para conectar el sistema de combustible a la brida de presentación del colector de toma de combustible del buque receptor;[2] o

.3 un ensamblaje de brida empernada a brida.[2]

12 En el párrafo 8.4. se añaden los nuevos párrafos siguientes:

"8.4.2 Cuando se pretenda utilizar cualquiera de las conexiones especificadas en los párrafos 8.4.1.2 y 8.4.1.3, estas se combinarán con procedimientos operativos que aseguren que pueda lograrse la desconexión en seco. Las disposiciones serán objeto de atención especial y estarán informadas por una evaluación del riesgo[2] de los medios de la toma de combustible llevada a cabo en la etapa de proyecto,

considerando unas cargas dinámicas en la conexión del colector de toma de combustible de conformidad con una norma reconocida que sea aceptable para la Administración, la operación segura del buque y otros peligros que puedan ser pertinentes para el buque durante la operación de toma de combustible. El manual de manipulación de combustible prescrito en 18.2.3 incluirá documentación que confirme que se ha llevado a cabo la evaluación del riesgo de los medios de la toma de combustible, y que se ha concedido una consideración especial en virtud de dicha prescripción."

"8.4.3 Se proporcionará un acoplamiento de descarga de emergencia (ERC)/sistema de descarga de emergencia (ERS) o medios equivalentes, a menos que esté instalado en el extremo de suministro desde tierra de la tubería de toma de combustible, y dichos medios serán acordes con una norma equivalente a una norma aceptable a juicio de la Organización[2] que permitirá una rápida desconexión física "en seco" del sistema de combustible en caso de emergencia."

"

1 Véanse las recomendaciones de la Organización Internacional de Normalización, en particular la publicación ISO 21593:2019, Ships and marine technology – Technical requirements for dry-disconnect/connect couplings for bunkering liquefied natural gas.

2 Véanse las recomendaciones de la Organización Internacional de Normalización, en particular la publicación ISO 20519:~~2017~~2021, Ships and marine technology – Specification for Bunkering of Liquefied Natural Gas Fuelled Vessels."

13 En el párrafo 9.3.1, se enmienda el texto existente como se indica a continuación:

"9.3.1 En el caso de los buques construidos el 1 de enero de 2026 o posteri~~o~~rmente, ~~E~~en el caso de instalaciones monocombustible, el sistema de suministro de combustible estará organizado de modo que haya duplicación y separación ~~completas desde los tanques de combustible hasta el dispositivo de consumo~~, de manera que una fuga en un sistema o un fallo de una de las máquinas auxiliares esenciales del suministro de combustible no dé como resultado una pérdida de potencia inadmisible. En caso de fuga o fallo y, de conformidad con la regla II-1/26.3 del Convenio SOLAS, la Administración, habida cuenta de las necesarias consideraciones generales de seguridad, podrá aceptar una reducción parcial en la capacidad propulsora en relación con la necesaria para el funcionamiento normal.

14 En el párrafo 9.4.7, se enmienda el texto existente como se indica a continuación:

"9.4.7 En el caso de los buques construidos el 1 de enero de 2026 o posteriormente, ~~C~~cuando se cierre automáticamente la válvula maestra de combustible de gas al activarse el sistema de seguridad prescrito en 15.2.2, ~~debería ventilarse automáticamente todo el ramal de suministro de gas que sigue a las válvulas de doble bloqueo y purga, suponiendo que el flujo del motor a la tubería se invierta.~~ se ventilará automáticamente la tubería de todo el suministro de gas entre esta válvula maestra y las válvulas de doble bloqueo y purga y entre las válvulas de doble bloqueo y purga y el dispositivo de consumo."

15 En el párrafo 9.4.8, se enmienda el texto existente como se indica a continuación:

"9.4.8 En el caso de los buques construidos el 1 de enero de 2026 o posteriormente, ~~Debería haber~~ habrá una válvula de cierre de accionamiento manual en la tubería de suministro de gas que va a cada ~~motor~~ dispositivo de gas en un punto previo a las válvulas de doble bloqueo y purga a fin de disponer de un medio de aislamiento seguro durante el mantenimiento del ~~motor~~ dispositivo de gas."

16 En el párrafo 9,6, se enmienda el texto existente como se indica a continuación:

"9.6 En los espacios de máquinas protegidos contra los gases, las tuberías de combustible de gas estarán completamente encerradas en una tubería o conducto de doble pared que cumpla una de las siguientes condiciones:

.1 las tuberías de combustible de gas deberán ser un sistema de tuberías de doble pared en el cual el combustible de gas circula por la tubería interna. El espacio situado entre las tuberías concéntricas deberá contener gas inerte a una presión mayor que la del combustible de gas. Se deberán disponer alarmas apropiadas que alerten de la pérdida de presión del gas inerte entre las tuberías. ~~Si la tubería interna contiene gas a alta presión, el sistema estará dispuesto de modo tal que la tubería situada entre la válvula maestra de gas y el motor se purgue automáticamente con gas inerte al cerrarse la válvula maestra de gas;~~ o"

17 En el párrafo 9.8.1, se enmienda el texto existente como se indica a continuación:

"9.8.1 En el caso de los buques construidos el 1 de enero de 2026 o posteriormente, ~~L~~la presión de proyecto de la tubería o conducto exterior de los sistemas de combustible no será inferior a la presión de servicio máxima de la tubería interior. De manera alternativa, ~~en el caso de los sistemas de tuberías de combustible con una presión de servicio superior a 1,0 MPa,~~ la presión de proyecto del conducto o tubería exterior podrá calcularse de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 9.8.2. ~~no será inferior a la presión acumulada máxima que se produzca en el espacio anular, teniendo en cuenta la presión máxima instantánea local en la zona de cualquier ruptura y los medios de ventilación."~~

18 En el párrafo 9.8.2, se enmienda el texto existente como se indica a continuación:

"9.8.2 En el caso de ~~las tuberías de combustible de alta presión~~ los buques construidos el 1 de enero de 2026 o posteriormente, de manera alternativa a 9.8.1, se considerará como presión de proyecto de los conductos la mayor de las siguientes:(...)"

19 En el párrafo 9.8.4, se enmienda el texto existente como se indica a continuación:

"9.8.4 ~~En el caso de las tuberías de combustible de baja presión, los conductos deberían dimensionarse para una presión de proyecto no inferior a la presión de servicio máxima de las tuberías de combustible.~~ En el caso de los buques construidos el 1 de enero de 2026 o posteriormente, ~~E~~el conducto debería someterse a pruebas de presión para comprobar si puede soportar la presión máxima prevista en caso de ruptura de una tubería de combustible."

20 En el párrafo 11.3.1, se enmienda el texto existente como se indica a continuación:

"11.3.1 En el caso de los buques construidos el 1 de enero de 2026 o posteriormente, los cuartos de preparación del combustible ~~Todo espacio que contenga equipo para la preparación del combustible, como bombas, compresores, intercambiadores de calor, vaporizadores y recipientes a presión,~~ se considerarán, a efectos de la aplicación de la regla II-2/9 del Convenio SOLAS, espacio de máquinas de categoría A ~~fines de la prevención contra incendios~~."

21 En el párrafo 11.6.2, se enmienda el texto existente como se indica a continuación:

"11.6.2 Además de otros extintores portátiles que puedan prescribir otros instrumentos de la OMI, se colocará un extintor de polvo seco portátil con una capacidad de 5 kg como mínimo cerca de la entrada del puesto de toma de combustible y en el cuarto de preparación del combustible."

22 En el párrafo 12.5.1, se enmienda el texto existente como se indica a continuación:

"12.5.1 Emplazamiento 0 de una zona potencialmente peligrosa

En el caso de los buques construidos el 1 de enero de 2026 o posteriormente, ~~E~~este emplazamiento incluye, entre otros lugares, el interior de los tanques de combustible y todas las tuberías de alivio de presión u otros sistemas de respiración de los tanques de combustible y de las tuberías y equipo que contengan combustible, y los espacios interbarreras, según la definición del párrafo 2.2.15.2."

23 En el párrafo 12.5.2, se enmienda el texto existente como se indica a continuación:

"12.5.2 Emplazamiento 1 de una zona potencialmente peligrosa

12.5.2.1 en el caso de los buques construidos el 1 de enero de 2026 o posteriormente, los espacios de las conexiones de los tanques y los espacios de bodega de almacenamiento de combustible ~~y los espacios interbarreras~~;[2]

24 En el párrafo 15.4.1.3, se enmienda el texto existente como se indica a continuación:

"15.4.1.3 En el caso de los buques construidos el 1 de enero de 2026 o posteriormente, ~~L~~los indicadores del nivel de líquido de los tanques de combustible de gas licuado podrán ser de los tipos indicados a continuación:

.1 dispositivos indirectos, que determinen la cantidad de combustible utilizando medios tales como el pesaje o las mediciones de flujo en línea; ~~o~~

.2 dispositivos cerrados que no penetran en el tanque de combustible de gas licuado, como los que utilizan radioisótopos o ultrasonidos; o

.3 dispositivos cerrados que penetran en el tanque de combustible de gas licuado pero como parte de un sistema cerrado y que impiden que el combustible de gas licuado se salga. Tales dispositivos se

[2] Los espacios de bodega de almacenamiento de combustible para tanques de tipo C normalmente no se consideran emplazamientos 1.

considerarán conexiones de los tanques. Si el dispositivo medidor cerrado no está montado directamente en el tanque, irá provisto de una válvula de cierre situada lo más cerca posible del tanque."

25 En el párrafo 16.3.5.1, se enmienda el texto existente como se indica a continuación:

"Por lo que respecta a todos los tanques de combustible y recipientes de elaboración a presión, excepto los tanques de membrana, durante la fabricación normalmente se efectuarán pruebas de soldadura por cada 50 m aproximadamente de juntas soldadas a tope, representativas de todas las posiciones de soldadura. En el caso de las barreras secundarias se deberán realizar los mismos tipos de pruebas durante la fabricación que las prescritas para ~~los tanques primarios~~ las barreras primarias, con la salvedad de que se podrá reducir el número de pruebas, a condición de que se llegue a un acuerdo en dicho sentido con la Administración. Para los tanques de combustible o las barreras secundarias se podrá prescribir la realización de pruebas diferentes de las especificadas en 16.3.5.2 a 16.3.5.5."

26 En el párrafo 18.4.1.1, se enmienda el texto existente como se indica a continuación:

"18.4.1.1 Antes de dar inicio a las operaciones de toma de combustible, el capitán del buque receptor o su representante y el representante de la fuente de la toma de combustible (persona a cargo):

.1 acordarán por escrito el procedimiento de trasvase, incluido el enfriamiento y, de ser necesario, la gasificación; el régimen máximo de trasvase en todas las etapas, la temperatura y presión mínimas y máximas de limitación del trasvase, los reglajes de las válvulas aliviadoras de presión de la tubería de toma de combustible, y el volumen que se va a trasvasar;"

APÉNDICE

FICHA DE COMPROBACIÓN/VIGILANCIA PARA EL PROCESO DE ENMIENDA AL CONVENIO Y A LOS INSTRUMENTOS CONEXOS DE OBLIGADO CUMPLIMIENTO (PROPUESTA/ELABORACIÓN)

Parte III – Vigilancia del proceso que se ultimará durante la labor que se realice en el seno del Subcomité y que se comprobará como parte del proceso de aprobación final del Comité (véase el párrafo 3.2.1.3)**

1	El Subcomité, como primer paso, asignó el tiempo suficiente para estudiar y debatir los aspectos técnicos antes de la fecha de ultimación prevista, especialmente las cuestiones que deben ser abordadas por varios subcomités y para las cuales es necesario examinar detenidamente las fechas de las reuniones de los subcomités correspondientes y el intercambio de los resultados de su examen.	Sí
2	El ámbito de aplicación acordado en la fase de la propuesta no se modificó sin la aprobación del Comité.	Sí
3	En el documento de base o el proyecto de enmienda técnicos se tratan la cuestión o cuestiones de la propuesta mediante el instrumento o instrumentos sugeridos; en caso contrario, el Subcomité ofrece un método alternativo al Comité para tratar el problema que se plantea en la propuesta.	Sí
4	Se ha prestado la debida atención a las "Directrices provisionales para la aplicación sistemática de las cláusulas de exención" (MSC/Circ.765).	Sí
5	Todas las referencias se han cotejado con el texto que sería el válido si la enmienda propuesta entra en vigor.	Sí
6	El texto insertado o modificado figura en el lugar correcto dentro del texto que será el válido cuando la enmienda propuesta entre en vigor dentro de un ciclo de cuatro años a partir de la fecha de entrada en vigor, dada la posibilidad de que otras enmiendas pertinentes adoptadas entren en vigor en la misma fecha.	Sí
7	En lo que respecta al ámbito de aplicación, no existe ninguna incoherencia entre la regla técnica y el enunciado del ámbito de aplicación de las reglas 1 o 2 del capítulo pertinente, y el ámbito de aplicación se trata específicamente para los buques existentes y/o los buques nuevos, según proceda.	Sí
8	Si se introduce un término nuevo en una regla que precise de una definición clara, esta se incluye en el artículo que corresponda del Convenio o al inicio del capítulo.	Sí
9	Si se utilizan los términos "dotado", "provisto", "instalado" o "instalación", se debe pensar en incluir una aclaración del significado previsto de cada término.	Sí
10	Se han analizado e incluido como parte de la enmienda o enmiendas propuestas todas las enmiendas conexas y resultantes necesarias a otros instrumentos existentes, incluidos los instrumentos que no sean de obligado cumplimiento, en particular a los modelos de los certificados e inventarios del equipo que se prescriban en el instrumento que se enmiende.	Sí

11	Se han armonizado, según ha sido necesario, los modelos de los certificados e inventarios del equipo del Convenio y sus Protocolos.	N/A
12	Se confirma que la enmienda se está introduciendo en el texto válido vigente y que ningún otro órgano está proponiendo al mismo tiempo modificaciones al mismo texto.	Sí
13	Se han examinado y abordado todos los criterios sobre la entrada en vigor (contrato de construcción, colocación de la quilla y entrega).	Sí
14	Se han analizado detenidamente otras repercusiones de la implantación de la enmienda propuesta/aprobada, incluidas las enmiendas consiguientes a las reglas "Ámbito de aplicación" y "Definiciones" del capítulo.	Sí
15	En las enmiendas presentadas para su adopción se indican claramente las modificaciones introducidas con respecto al texto original a fin de facilitar su examen.	Sí
16	Para enmiendas a instrumentos de obligado cumplimiento, se observó y trató, según fue necesario, la relación entre el Convenio y el instrumento conexo.	N/A
17	Se cumplimentó o actualizó, según fue necesario, el formulario de los datos conexo.	N/A

***

ANEXO 4

PROYECTO DE CIRCULAR MSC

INTERPRETACIÓN UNIFICADA DE LAS PRESCRIPCIONES DEL CÓDIGO IGF RELATIVAS A LOS CUARTOS DE PREPARACIÓN DEL COMBUSTIBLE QUE NO ESTÁN SITUADOS EN CUBIERTAS EXPUESTAS

1 El Comité de seguridad marítima, en su [107º periodo de sesiones (31 de mayo a 9 de junio de 2023)], con miras a proporcionar orientaciones más específicas relativas a la aplicación de las prescripciones pertinentes del Código internacional de seguridad para los buques que utilicen gases u otros combustibles de bajo punto de inflamación (Código IGF), aprobó las interpretaciones unificadas del Código IGF elaboradas por el Subcomité de transporte de cargas y contenedores en su 8º periodo de sesiones, las cuales figuran en el anexo.

2 Se invita a los Estados Miembros a que utilicen la interpretación unificada que figura en el anexo como orientaciones para aplicar las disposiciones pertinentes del Código IGF y a que la pongan unificada en conocimiento de todas las partes interesadas.

ANEXO

PROYECTO DE INTERPRETACIONES UNIFICADAS DEL CÓDIGO IGF

Proyecto de los cuartos de preparación del combustible que no están situados en una cubierta expuesta (sección 5.8)

1 La interpretación siguiente permite aclarar la aplicación de determinadas prescripciones sobre los espacios de las conexiones de los tanques al proyecto de los cuartos de preparación del combustible que no están situados en una cubierta expuesta conforme a la sección 5.8 del Código IGF.

2 Disposición de los accesos y zonas potencialmente peligrosas conexas (secciones 5.11.3 y 12.5.3.2):

.1 La prescripción sobre la escotilla con pasador de 5.11.3 y la prescripción conexa sobre la zona potencialmente peligrosa del emplazamiento 2 de 12.5.3.2 no se aplicarán a los cuartos de preparación del combustible situados bajo cubierta, a menos que el espacio se pueda definir también como espacio de las conexiones de los tanques de acuerdo con la definición recogida en 2.2.15.3.

.2 Todo cuarto de preparación del combustible con abertura a otro espacio cerrado del buque que no sea un espacio potencialmente peligroso estará equipado con una esclusa neumática con arreglo a 5.11.2.

.3 Los cuartos de preparación del combustible con acceso directo a una cubierta expuesta, o a un espacio semicerrado de cubierta, no requerirán esclusa neumática. Sin esclusa neumática, la zona fuera de la puerta se clasificará como zona potencialmente peligrosa con arreglo a 12.5.2.4 y 12.5.3.1.

3 Prescripción sobre el pozo de sentina (sección 15.3.2):

La prescripción sobre el pozo de sentina de 15.3.2 solo se aplicará a los cuartos de preparación del combustible situados bajo cubierta cuando el cuarto de preparación de combustible de que se trate se sirva de combustible en fase líquida.

***

ANEXO 5

PROYECTO DE ENMIENDAS AL CÓDIGO INTERNACIONAL PARA EL TRANSPORTE SIN RIESGOS DE GRANO A GRANEL (RESOLUCIÓN MSC.23(59))

PARTE A – Prescripciones particulares

2 Definiciones

1 Añádase la siguiente definición al final de la sección:

"2.8 *Compartimiento particularmente adecuado, parcialmente lleno a la altura de la escotilla, con los extremos sin enrasar:* compartimiento particularmente adecuado que no está lleno hasta el máximo del nivel posible a la altura de la escotilla, pero que está lleno hasta un nivel que es igual o superior al borde inferior de los baos de escotilla y que no se ha enrasado fuera de la periferia de la escotilla según lo dispuesto en A 10.4."

10 Estiba del grano a granel

2 Enmiéndese el subpárrafo 10.3.1 actual, de modo que se haga referencia a B 7 y no a B 6.

3 Añádase después del párrafo 10.3 actual, el nuevo párrafo siguiente:

"10.4 En todo *"compartimiento particularmente adecuado, parcialmente lleno a la altura de la escotilla, con los extremos sin enrasar"* el grano a granel se llenará hasta un nivel igual o superior al borde inferior de los baos de escotilla, pero puede estar en su ángulo natural de reposo fuera de la periferia de la escotilla. Un compartimiento dado podrá asignarse a esta clasificación si es "particularmente adecuado", como se define en A 2.7, en cuyo caso se podrá conceder una dispensa de enrasar los extremos de dicho compartimiento."

4 Cámbiese la numeración de los párrafos 10.4 a 10.9 actuales.

5 Enmiéndese el nuevo párrafo 10.7 (10.6 actual) como sigue:

"10.7 Una vez terminada la operación de carga, se deberán nivelar todas las superficies libres del grano de los "compartimientos parcialmente llenos", a menos que el compartimiento esté parcialmente lleno de conformidad con lo dispuesto en A 10.4, en cuyo caso solamente deberá estar a nivel la superficie libre del grano a la altura de la escotilla."

6 Enmiéndese el nuevo apartado 10.10.3 (10.9.3 actual), de modo que se haga referencia a B 6.2 y no a B 5.2.

12 Divisiones con carga en ambos lados

7 Enmiéndese el apartado 12.3.3 actual, de modo que se haga referencia a 12.1.2 y no a A 12.1.3.[1]

[1] Esta modificación de la redacción solo se aplica al texto auténtico, no a la publicación.

14 Cubetas

8 Enmiéndese el párrafo 14.1 actual, de modo que se haga referencia a A 10.10 y no a A 10.9.

PARTE B – Cálculo de los momentos escorantes supuestos e hipótesis generales

1 Hipótesis generales

9 Añádase el nuevo párrafo 1.1.5 siguiente:

"5 En un "compartimiento particularmente adecuado parcialmente lleno a la altura de la escotilla, con los extremos sin enrasar" que está exento de la obligación de enrasado, según lo dispuesto en A 10.4, se supondrá que la superficie del grano tras la operación de carga se inclina en todas las direcciones desde la zona de llenado formando un ángulo de 30º del borde inferior del bao de escotilla. No obstante, si hay aberturas de paso en los baos de escotilla conforme a lo indicado en la tabla B 1-2 y la superficie libre del grano a la altura de la escotilla está por encima del nivel de las aberturas de paso, se supondrá que la superficie del grano, una vez efectuada la carga, se inclina en todas las direcciones a un ángulo de 30º con la horizontal desde una línea trazada en el bao de escotilla que representa la media de las crestas y los senos de la superficie real del grano, como puede verse en la figura B-1."

10 Enmiéndese el párrafo 1.2, de modo que se haga referencia a B 6 y no a B5.

11 Enmiéndese el párrafo 1.5 como sigue:

"1.5 En "compartimientos parcialmente llenos" y en "compartimientos particularmente adecuados parcialmente llenos a la altura de la escotilla, con los extremos sin enrasar" el efecto desfavorable del corrimiento vertical de la superficie del grano se tendrá en cuenta como sigue:

Momento escorante total = 1,12 x momento escorante transversal calculado."

2 Momento volumétrico escorante supuesto en un compartimiento lleno enrasado

12 Enmiéndese el párrafo 2.6 actual, de modo que se haga referencia a A 10.10 y no a A 10.9.

13 Enmiéndese el párrafo 2.8 actual (nota 2) de la figura B 2-1), de modo que se haga referencia a A 10.10 y no a A 10.9.

14 Enmiéndese el párrafo 2.9 actual (nota 3) de la figura B 2-3), de modo que se haga referencia a A 10.10 y no a A 10.9.

3 Momento volumétrico escorante supuesto en un compartimiento lleno sin enrasar

15 Esta enmienda no afecta a la versión en español.

16 Añádase una nueva sección 4 después de la sección 3 actual ("Momento escorante volumétrico supuesto de un compartimiento lleno sin enrasar"):

"**4 Momento escorante volumétrico supuesto de un compartimiento particularmente adecuado, parcialmente lleno a la altura de la escotilla, con los extremos sin enrasar**

4.1 Todas las disposiciones aplicables a los "compartimientos llenos enrasados" que figuran en B 2 también se aplicarán a los "compartimientos particularmente adecuados parcialmente llenos a la altura de la escotilla, con los extremos sin enrasar", con la excepción que se indica a continuación.

4.2 En el caso de los "compartimientos particularmente adecuados parcialmente llenos a la altura de la escotilla, con los extremos sin enrasar" que están exentos de la obligación de enrasado, según lo dispuesto en A 10.4, se supondrá que la superficie de grano resultante a la altura de la escotilla y la superficie de grano resultante en los extremos proel y popel de la escotilla, tras el corrimiento, estará a un ángulo de 25º con la horizontal."

17 La sección 4 actual (Momento volumétrico escorante supuesto en los troncos) se convierte en sección 5.

18 Enmiéndese la nueva sección 5 (Momento volumétrico escorante supuesto en los troncos), de modo que se haga referencia a la figura B 5 y no a la figura B 4.

19 La figura B 4 actual se convierte en la figura B 5.

20 Modifíquese la numeración de la sección 5 (Momento volumétrico escorante supuesto en un compartimiento parcialmente lleno) y de la sección 6 (Otras hipótesis) actuales, que se convierten en la sección 6 y en la sección 7, respectivamente.

APÉNDICE

FICHA DE COMPROBACIÓN/VIGILANCIA PARA EL PROCESO DE ENMIENDA AL CONVENIO Y A LOS INSTRUMENTOS CONEXOS DE OBLIGADO CUMPLIMIENTO (PROPUESTA/ELABORACIÓN)

Parte I – Autor de la propuesta (véase el párrafo 3.2.1.1)

1	*Presentada por el Canadá y los Estados Unidos*
2	*Reunión: MSC 101*
3	*Fecha: 5 a 14 de junio de 2019*

Parte II –Pormenores de la propuesta o propuestas de enmienda o de nuevo instrumento de obligado cumplimiento (véanse los párrafos 3.2.1.1 y 3.2.1.2)*

1	*Principio estratégico*
	7.25
2	*Título del resultado*
	Enmiendas al Código internacional para el transporte sin riesgos de grano a granel (resolución MSC.23(59)) a fin de introducir una nueva clase de condiciones de carga para compartimientos especiales
3	*Tipo recomendado de enmiendas* (MSC.1/Circ.1481) (suprímase según proceda)
	Circunstancia excepcional (ciclo intermedio con carácter excepcional para la entrada en vigor de enmiendas (MSC 104/18, párrafo 3.16.1))
4	*Instrumentos que se prevé enmendar (Convenio SOLAS, Código IDS, etc.) o elaborar (nuevo código, nueva versión de un código, etc.)*
	Código de transporte de grano adoptado mediante la resolución MSC.23(59)
5	*Ámbito de aplicación previsto (alcance, tamaño, tipo, restricción de arqueo/eslora, servicio (internacional/no internacional), actividad, etc.)*
	Todos los buques a los que se aplique el Código internacional para el transporte de grano
6	*Aplicación a buques nuevos/buques existentes*
	Buques nuevos y existentes
7	*Subcomité coordinador propuesto*
	Subcomité CCC
8	*Subcomités de apoyo previstos*
	–

* Las partes I y II deberían ser cumplimentadas por el autor de toda propuesta nueva de enmienda de la manera más completa posible.

9	*Plazo de ultimación*
	Un periodo de sesiones
10	*Fecha o fechas previstas para la entrada en vigor y la implantación/aplicación*
	1 de enero de 2026
11	*Cualquier decisión pertinente adoptada, o instrucción dada, por el Comité*
	No se aplica

Parte III – Vigilancia del proceso que se ultimará durante la labor que se realice en el seno del subcomité y que se comprobará como parte del proceso de aprobación final del Comité (véase el párrafo 3.2.1.3)

1	El Subcomité, como primer paso, asignó el tiempo suficiente para estudiar y debatir los aspectos técnicos antes de la fecha de ultimación prevista, especialmente las cuestiones que deben ser abordadas por varios subcomités y para las cuales es necesario examinar detenidamente las fechas de las reuniones de los subcomités correspondientes y el intercambio de los resultados de su examen.	Sí
2	El ámbito de aplicación acordado en la fase de la propuesta no se modificó sin la aprobación del Comité.	Sí
3	En el documento de base o el proyecto de enmienda técnicos se tratan la cuestión o cuestiones de la propuesta mediante el instrumento o instrumentos sugeridos; en caso contrario, el Subcomité ofrece un método alternativo al Comité para tratar el problema que se plantea en la propuesta	N.A.
4	Se ha prestado la debida atención a las "Directrices provisionales para la aplicación sistemática de las cláusulas de exención" (MSC/Circ.765 MEPC/Circ.315).	Sí
5	Todas las referencias se han cotejado con el texto que sería el válido si la enmienda propuesta entra en vigor.	Sí
6	El texto insertado o modificado figura en el lugar correcto dentro del texto que será el válido cuando la enmienda propuesta entre en vigor dentro de un ciclo de cuatro años a partir de la fecha de entrada en vigor, dada la posibilidad de que otras enmiendas pertinentes adoptadas entren en vigor en la misma fecha.	Sí
7	En lo que respecta al ámbito de aplicación, no existe ninguna incoherencia entre la regla técnica y el enunciado del ámbito de aplicación de las reglas 1 o 2 del capítulo pertinente, y el ámbito de aplicación se trata específicamente para los buques existentes y/o los buques nuevos, según proceda.	Sí
8	Si se introduce un término nuevo en una regla que precise de una definición clara, esta se incluye en el artículo que corresponda del Convenio o al inicio del capítulo.	Sí
9	Si se utilizan los términos "dotado", "provisto", "instalado" o "instalación", se debe pensar en incluir una aclaración del significado previsto de cada término.	N.A.

10	Se han analizado e incluido como parte de la enmienda o enmiendas propuestas todas las enmiendas conexas y resultantes necesarias a otros instrumentos existentes, incluidos los instrumentos que no sean de obligado cumplimiento, en particular a los modelos de los certificados e inventarios del equipo que se prescriban en el instrumento que se enmiende.	N.A.
11	Se han armonizado, según ha sido necesario, los modelos de los certificados e inventarios del equipo del Convenio y sus Protocolos.	N.A.
12	Se confirma que la enmienda se está introduciendo en el texto válido vigente y que ningún otro órgano está proponiendo al mismo tiempo modificaciones al mismo texto.	Sí
13	Se han examinado y abordado todos los criterios sobre la entrada en vigor (contrato de construcción, colocación de la quilla y entrega).	Sí
14	Se han analizado detenidamente otras repercusiones de la implantación de la enmienda propuesta/aprobada, incluidas las enmiendas consiguientes a las reglas "Ámbito de aplicación" y "Definiciones" del capítulo.	Sí
15	En las enmiendas presentadas para su adopción se indican claramente las modificaciones introducidas con respecto al texto original a fin de facilitar su examen.	Sí
16	Para enmiendas a instrumentos de obligado cumplimiento, se observó y trató, según fue necesario, la relación entre el Convenio y el instrumento conexo.	Sí
17	Se cumplimentó o actualizó, según fue necesario, el formulario de los datos conexo.	Sí

***

ANEXO 6

PROYECTO DE CIRCULAR MSC

INTERPRETACIONES UNIFICADAS RELATIVAS A LOS DISPOSITIVOS DE LOS COLECTORES DE TOMA DE COMBUSTIBLE INSTALADOS EN LOS BUQUES DE APROVISIONAMIENTO DE GNL PREVISTOS EN EL CÓDIGO CIG (ENMENDADO MEDIANTE LA RESOLUCIÓN MSC.370(93))

1 El Comité de seguridad marítima, en su [107º periodo de sesiones (31 de mayo a 9 de junio de 2023)], con miras a proporcionar orientaciones más específicas relativas a la aplicación de las prescripciones pertinentes del Código internacional para la construcción y el equipo de buques que transporten gases licuados a granel (Código CIG), aprobó las interpretaciones unificadas del Código CIG elaboradas por el Subcomité de transporte de cargas y contenedores en su 8º periodo de sesiones, las cuales figuran en el anexo.

2 Se invita a los Estados Miembros a que utilicen la interpretación unificada que figura en el anexo como orientaciones para aplicar las disposiciones pertinentes del Código CIG y a que la pongan en conocimiento de todas las partes interesadas.

ANEXO

PROYECTO DE INTERPRETACIÓN UNIFICADA

INTERPRETACIÓN DE LOS PÁRRAFOS 11.3.1, 11.4.1, 11.4.3 Y 18.10.3.2 DEL CÓDIGO CIG (RESOLUCIÓN MSC.370(93), ENMENDADA) RELATIVAS A LOS DISPOSITIVOS DE LOS COLECTORES DE TOMA DE COMBUSTIBLE INSTALADOS EN LOS BUQUES DE APROVISIONAMIENTO DE GNL

En el párrafo 11.3.1 del Código CIG se lee lo siguiente:

"11.3 Sistema de aspersión de agua

11.3.1 En los buques que transporten productos inflamables y/o tóxicos se instalará un sistema de aspersión de agua para el enfriamiento, la prevención de incendios y la protección de la tripulación, que protegerá:

.1 las bóvedas expuestas de los tanques de carga, toda parte expuesta de los tanques de carga y toda parte de las tapas de los tanques de carga que puedan verse expuestas al calor como consecuencia de incendios en el equipo adyacente que contenga cargas tales como bombas de refuerzo, calentadores, plantas de regasificación o de relicuefacción expuestas (en lo sucesivo denominadas unidades de procesamiento de gas) emplazadas en las cubiertas de intemperie;

.2 los recipientes expuestos de almacenamiento en cubierta de productos inflamables o tóxicos;

.3 las unidades de procesamiento de gas situadas en cubierta;

.4 las conexiones de descarga de líquidos y vapores de carga y de embarque de la carga, incluidas la brida de presentación y la zona en la que se encuentran sus válvulas de control, la cual será, por lo menos, igual a la zona de las bandejas de goteo provistas;

.5 todas las válvulas de cierre de emergencia (ESD) expuestas en las tuberías para líquidos o vapores de carga, incluida la válvula principal de suministro de los dispositivos que consumen gas;

.6 los límites expuestos frente a la zona de carga, tales como los mamparos de las superestructuras y las casetas que normalmente tienen dotación, los espacios de máquinas de carga, los pañoles que contienen elementos de alto riesgo de incendio y las cámaras de control de la carga. No es necesario proteger los límites horizontales expuestos de estas zonas a menos que se coloquen, por encima o por debajo de estas, conexiones desmontables de las tuberías de la carga. Los límites de las estructuras sin dotación del castillo de proa que no contienen elementos ni equipo de alto riesgo de incendio no necesitan protección por aspersión de agua;

.7 los botes salvavidas y las balsas salvavidas expuestos, así como los puestos de reunión frente a la zona de la carga,

independientemente de la distancia a la que se encuentren de la zona de carga; y

.8 todo espacio de máquinas de carga semicerrado, así como toda cámara de motores de carga semicerrada.

Los buques cuyo tipo de operaciones se indica en 1.1.10 serán objeto de un examen especial (véase 11.3.3.2)."

En el párrafo 11.4.1 del Código CIG se lee lo siguiente:

"11.4 Sistemas de extinción de incendios a base de polvo químico seco

11.4.1 Los buques en los que se vayan a transportar productos inflamables estarán provistos de sistemas fijos de extinción de incendios a base de polvo químico seco, aprobados por la Administración basándose en las directrices elaboradas por la Organización* para la lucha contra incendios en la cubierta de la zona de la carga, incluida toda conexión de descarga de líquidos y vapores de carga y de embarque de la carga que haya en la cubierta y en las zonas de manipulación de la carga por la proa o por la popa, según corresponda.

* Véanse las Directrices para la aprobación de los sistemas fijos de extinción de incendios a base de polvo químico seco para la protección de buques que transporten gases licuados a granel (MSC.1/Circ.1315).

11.4.3 El sistema de extinción de incendios a base de polvo químico seco se proyectará con un mínimo de dos unidades independientes. Toda parte que deba ser protegida de conformidad con lo establecido en 11.4.2 deberá estar servida, como mínimo, por dos unidades independientes, por medio de los controles correspondientes, tuberías fijas para medios de presurización, y cañones lanzapolvo o mangueras manuales. Para los buques con una capacidad de carga inferior a 1 000 m^3 se deberá instalar solamente una unidad de este tipo. Se instalará un cañón lanzapolvo para proteger toda la zona de conexión de carga y descarga, que podrá accionarse y descargarse de forma directa y a distancia. Si el cañón lanzapolvo puede descargar el polvo necesario a todas las zonas de cobertura prescritas desde una misma posición, no será necesario que pueda accionarse a distancia. Se dispondrá una manguera a babor y otra a estribor en el extremo de la zona de carga frente al espacio de alojamiento, y podrá accederse a ellas fácilmente desde dicho espacio."

En el párrafo 18.10.3.2 del Código CIG se lee lo siguiente:

"18.10.3.2 El sistema de parada de emergencia se activará automáticamente al detectarse un incendio en las cubiertas de intemperie de la zona de carga y/o de los espacios de máquinas de carga. Como mínimo, el método de detección utilizado en las cubiertas de intemperie abarcará las bóvedas para líquidos y vapores de los tanques de carga, los colectores de carga y las zonas en las que normalmente se desmantelan las tuberías de líquidos. La detección podrá realizarse por medio de elementos fusibles proyectados para fundirse a temperaturas comprendidas entre 98 ºC y 104 ºC, o por métodos de detección de incendios por zonas."

Interpretación

1 Debido a las características específicas de los buques de aprovisionamiento de gas licuado, algunos buques de este tipo se dotan de equipo adicional de trasvase de carga que se conecta a las extensiones de los colectores de carga tradicionales, como los brazos de carga para trasvases, las plumas para la toma de combustible, las mangueras de trasvase y los carretes de las mangueras de trasvase. Este equipo adicional se puede instalar en distintos lugares alrededor del buque.

2 Dicho equipo adicional de trasvase de la carga debería considerarse parte de los "colectores de la carga" y debería cumplir las prescripciones de los párrafos 11.3.1.4, 11.3.1.5, 11.4.1, 11.4.3 y 18.10.3.2 del Código CIG sobre detección y prevención de incendios en la zona de carga (como los elementos fusibles, la función de parada de emergencia (ESD), la protección del sistema de aspersión de agua, los sistemas de extinción de incendios a base de polvo químico seco), y protección del casco de las temperaturas bajas.

***

ANEXO 7

PROYECTO DE ENMIENDAS AL CAPÍTULO V DEL CONVENIO SOLAS

Regla 31
Mensajes de peligro

1 Se intercalan los siguientes párrafos nuevos a continuación del párrafo 1, junto con la correspondiente nota a pie de página:

"2.1 El capitán de todo buque implicado en la pérdida de un contenedor o contenedores de carga comunicará los pormenores de dicho suceso por los medios apropiados, sin demora y en el mayor detalle posible, a los buques que se encuentren en las proximidades, al Estado ribereño más cercano y también al Estado de abanderamiento.

2.2 En caso de que el buque a que se hace referencia en el párrafo 2.1 sea abandonado, o en caso de que la notificación procedente de ese buque esté incompleta o no pueda recibirse, la compañía, tal como se define en la regla IX/1.2, asumirá, en la mayor medida posible, las obligaciones que, con arreglo a lo dispuesto en la presente regla, recaen en el capitán.

2.3 El Estado de abanderamiento, una vez informado de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 2.1, informará a la Organización de la pérdida del contenedor o contenedores de carga.*

* Véase la "Notificación y distribución mediante el Sistema mundial integrado de información marítima (GISIS)" (resolución A.1074(28)).

2.4 El capitán de todo buque que observe un contenedor o contenedores de carga a la deriva en el mar comunicará los pormenores de dicha observación por los medios apropiados, sin demora y en el mayor detalle posible, a los buques que se encuentren en las proximidades y al Estado ribereño más cercano."

2 Los párrafos 2, 3 y 4 existentes pasan a ser los párrafos 3, 4 y 5, respectivamente.

Regla 32
Información que ha de figurar en los mensajes de peligro

3 Se intercala el siguiente nuevo párrafo a continuación del párrafo 2 existente (Ciclones tropicales (tempestades)):

"3 Pérdida u observación de contenedor(es) de carga

A) Pérdida de contenedor(es) de carga de un buque

Se reconoce que es posible que, en el momento de la notificación inicial, no estén disponibles todos estos elementos de información. Por lo tanto, el capitán deberá notificar toda información subsiguiente y/o adicional lo antes posible tras la notificación inicial. La notificación incluirá lo siguiente:

.1 Información general

– Tipo de notificación: Pérdida de contenedor(es) de carga de un buque

– Hora (tiempo universal coordinado) y fecha

– Identidad del buque (número IMO/Nombre/Distintivo de llamada/Número ISMM)

– De: el capitán del buque, o datos de contacto del representante del capitán que notifica en su nombre

– A: Estado ribereño más cercano donde ocurrió el suceso y Estado de abanderamiento

– Número de mensaje:
En orden cronológico si se envían otros mensajes de pérdida de contenedores de carga después del primero.

Se llevará a cabo una inspección exhaustiva tan pronto como sea posible, seguro y viable. Se verificará el número o el número estimado de contenedores de carga perdidos. Se enviará un mensaje que contenga este número verificado, que se marcará como "final", y se enviará a los mismos destinatarios.

.2 Informe de situación*

Situación en latitud y longitud o demora verdadera y distancia, en millas marinas, desde un punto claramente identificado (cuando sea posible)

– situación del buque en el momento de la pérdida del contenedor o contenedores de carga; o

– si se desconoce la situación del buque en el momento de la pérdida del contenedor o contenedores de carga, la situación estimada del buque en el momento de la pérdida de los contenedores de carga; o

– si no se conoce o no se puede determinar la situación estimada del buque en el momento de la pérdida del contenedor o contenedores, la situación del buque en el momento en que se descubrió la pérdida.

* Si se dispone de él, se puede utilizar un sistema de ayudas mecánicas, electrónicas y/o visuales, que permita informar casi en tiempo real del lugar en que se perdió el contenedor o contenedores de carga.

.3 Número total o estimado de contenedores de carga perdidos, según proceda

.4 Tipo de mercancías en el contenedor o los contenedores de carga:

– Mercancías peligrosas: Sí/no

– Número ONU (si se conoce)

.5 Descripción del contenedor o contenedores de carga perdidos, en la medida en que esté disponible y sea posible:

.1 dimensiones del contenedor o contenedores de carga (por ejemplo, 20 pies);

.2 tipo(s) de contenedor(es) de carga (por ejemplo, frigorífico); y

.3 número o número estimado de contenedor o contenedores de carga vacíos.

.6 El capitán puede proporcionar información adicional, si está disponible y es posible, por ejemplo, entre otra:

– Descripción de la carga según el manifiesto de mercancías peligrosas (si procede)

– Descripción de cualquier derrame de carga

– Dirección y velocidad del viento

– Dirección y velocidad de las corrientes marinas

– Dirección y velocidad estimadas de la deriva de los contenedores de carga perdidos

– Estado del mar y altura de las olas

B) Observación de contenedor(es) de carga a la deriva en el mar

.1 Información general

– Tipo de notificación: observación de contenedor(es) de carga a la deriva en el mar

– Hora (tiempo universal coordinado) y fecha

– Identidad del buque (número IMO/Nombre/Distintivo de llamada/Número ISMM)

– De: el capitán del buque

– A: Estado ribereño más cercano a la situación de la observación

.2 Notificación de situación

Hora (tiempo universal coordinado), fecha y situación del contenedor o contenedores de carga observados en latitud y longitud, o demora verdadera y distancia en millas marinas desde un punto de referencia claramente identificado (cuando sea posible)

.3 Número total de contenedores de carga observados

.4 El capitán puede proporcionar información adicional, si está disponible y es posible, por ejemplo, entre otra:

– Dimensiones del contenedor o contenedores de carga (por ejemplo, 20 pies)

– Tipo(s) de contenedor(es) de carga (por ejemplo, frigorífico)

– Descripción de cualquier derrame de carga

– Dirección y velocidad del viento

– Dirección y velocidad de las corrientes marinas

– Dirección y velocidad estimadas de la deriva de los contenedores de carga observados

– Estado del mar y altura de las olas"

4 Los párrafos 3, 4 y 5 existentes pasan a ser los párrafos 4, 5 y 6, respectivamente.

APPENDIX

CHECK/MONITORING SHEET FOR THE PROCESS OF AMENDING THE (SOLAS) CONVENTION AND RELATED MANDATORY INSTRUMENTS*

1	The Sub-Committee, at an initial engagement, has allocated sufficient time for technical research and discussion before the target completion date, especially on issues needing to be addressed by more than one Sub-Committee and for which the timing of relevant sub-committees' meetings and exchanges of the result of consideration needed to be carefully examined.	YES
2	The scope of application agreed at the proposal stage was not changed without the approval of the Committee.	YES
3	The technical base document/draft amendment addresses the proposal's issue(s) through the suggested instrument(s); where it does not, the Sub-Committee offers the Committee an alternative method of addressing the problem raised by the proposal.	YES
4	Due attention has been paid to the *Interim guidelines for the systematic application of the grandfather clauses* (MSC/Circ.765-MEPC/Circ.315).	N/A
5	All references have been examined against the text that will be valid if the proposed amendment enters into force.	YES
6	The location of the insertion or modified text is correct for the text that will be valid when the proposed text enters into force on a four-year cycle of entry into force, as other relevant amendments adopted might enter into force on the same date.	YES
7	There are no inconsistencies in respect of scope of application between the technical regulation and the application statement contained in regulation 1 or 2 of the relevant chapter, and application is specifically addressed for existing and/or new ships, as necessary.	YES
8	Where a new term has been introduced into a regulation and a clear definition is necessary, the definition is given in the article of the Convention or at the beginning of the chapter.	N/A
9	Where any of the terms "fitted", "provided", "installed" or "installation" are used, consideration has been given to clarifying the intended meaning of the term.	N/A
10	All necessary related and consequential amendments to other existing instruments, including non-mandatory instruments, in particular to the forms of certificates and records of equipment required in the instrument being amended, have been examined and included as part of the proposed amendment(s).	N/A
11	The forms of certificates and records of equipment have been harmonized, where appropriate, between the Convention and its Protocols.	N/A
12	It is confirmed that the amendment is being made to a currently valid text and that no other bodies are concurrently proposing changes to the same text.	YES

* Este anexo se reproduce en inglés solamente.

13	All entry-into-force criteria (building contract, keel laying and delivery) have been considered and addressed.	N/A
14	Other impacts of the implementation of the proposed/approved amendment have been fully analysed, including consequential amendments to the "application" and "definition" regulations of the chapter.	N/A
15	The amendments presented for adoption clearly indicate changes made with respect to the original text, so as to facilitate their consideration.	YES
16	For amendments to mandatory instruments, the relationship between the Convention and the related instrument has been observed and addressed, as appropriate.	YES
17	The related record format has been completed or updated, as appropriate.	YES

RECORD FORMAT

The following records should be created and kept updated for each regulatory development.

The records can be completed by providing references to paragraphs of related documents containing the relevant information, proposals, discussions and decisions.

1	**Title (number and title of regulation(s))**
SOLAS regulations V/31 (Danger messages) and V/32 (Information required in danger messages)	
2	**Origin of the requirement (original proposal document)**
MSC 102/21/13 (Vanuatu) and MSC 102/21/19 (Austria et al.) commenting	
3	**Main reason for the development (extract from the proposal document)**
The purpose of this output is to simplify the processing of container lost reports in order to comply with regulatory obligations, provide for a reporting requirement from the flag State to IMO, increase navigation safety and prevent pollution.	
4	**Related output**
Development of measures regarding the detection and mandatory reporting of containers lost at sea that may enhance the positioning, tracking and recovery of such containers (4.4)	
5	**History of the discussion (approval of work programmes, sessions of sub-committees, including CG/DG/WG arrangements)**
MSC 103 agreed to include in its post-biennial agenda an output on "Development of measures regarding the detection and mandatory reporting of containers lost at sea that may enhance the positioning, tracking and recovery of such containers", with two sessions needed to complete the item, assigning the CCC Sub-Committee as the coordinating organ, in association with the NCSR Sub-Committee as and when requested by the CCC Sub-Committee (MSC 103/21, paragraph 18.34). **CCC 7** included the new output in the provisional agenda of CCC 8. **CCC 8** finalized the draft amendments to SOLAS chapter V for approval by MSC 107 and adoption by MSC 108.	
6	**Impact on other instruments (codes, performance standards, guidance circulars, certificates/records format, etc.)**
MARPOL	
7	**Technical background**
7.1	***Scope and objective (to cross check with items 4 and 5 in part II of the checklist)***
The output will provide clarification on reporting procedures, detection, positioning, tracking and recovery of containers lost at sea. The proposal aims to enhance safety and reduce environmental consequences of container losses.	
7.2	***Technical/operational background and rationale (e.g. summary of FSA study, if available, or engineering challenge posed)***
Not applicable	
7.3	***Source/derivation of requirement (non-mandatory instrument, industry standard, national/regional requirement)***
Not applicable	
7.4	***Short summary of requirement (what is the new requirement – in short and lay terms)***
Mandatory reporting of lost/observed freight containers from 1 January 2026.	
7.5	***Points of discussions (controversial points and conclusion)***
Not applicable	

ANEXO 8

PROYECTO DE ENMIENDAS AL ARTÍCULO V DEL PROTOCOLO I DEL CONVENIO MARPOL

PROTOCOLO I – DISPOSICIONES PARA FORMULAR LOS INFORMES SOBRE SUCESOS RELACIONADOS CON SUSTANCIAS PERJUDICIALES

Artículo V
Procedimientos para informar acerca de sucesos

1 Se introduce el siguiente nuevo párrafo 3 a continuación del párrafo 2 existente:

"En caso de pérdida de contenedores de carga, la notificación prescrita en el artículo II 1) b) se aplicará de conformidad con las reglas 31 y 32 del capítulo V del Convenio SOLAS."

***

ANEXO 9

PROYECTO DE CIRCULAR MSC

INTERPRETACIONES UNIFICADAS DEL CÓDIGO CIG (ENMENDADO MEDIANTE LA RESOLUCIÓN MSC.370(93))

1 El Comité de seguridad marítima, en su [107º periodo de sesiones (31 de mayo a 9 de junio de 2023)], con miras a proporcionar orientaciones más específicas relativas a la aplicación de las prescripciones pertinentes del Código internacional para la construcción y el equipo de buques que transporten gases licuados a granel (Código CIG), enmendado por la resolución MSC.370(93), aprobó las interpretaciones unificadas del Código CIG elaboradas por el Subcomité de transporte de cargas y contenedores, en su 8º periodo de sesiones, las cuales figuran en el anexo.

2 Se invita a los Estados Miembros a que utilicen la interpretación unificada que figura en el anexo como orientaciones para aplicar las disposiciones pertinentes del Código CIG y a que la pongan en conocimiento de todas las partes interesadas.

ANEXO

INTERPRETACIONES UNIFICADAS DEL CÓDIGO CIG
(ENMENDADO MEDIANTE LA RESOLUCIÓN MSC.370(93))

CAPÍTULO 4 CONTENCIÓN DE LA CARGA

4.20 Procesos de construcción

En el párrafo 4.20.3.5 del Código CIG se dispone:

"Se verificará que el desempeño global del sistema de contención de la carga cumpla los parámetros de proyecto durante la primera carga y la primera descarga completas de la carga, de conformidad con el procedimiento de reconocimiento y las prescripciones establecidas en 1.4 y con las prescripciones establecidas por la Administración o la organización reconocida que actúe en su nombre. Se conservarán las actas del rendimiento de los componentes y del equipo esenciales para verificar los parámetros de proyecto, y quedarán a disposición de la Administración."

En el párrafo 4.20.3.6 del Código CIG se dispone:

"Los dispositivos de calefacción, si estuvieran instalados de conformidad con lo establecido en 4.19.1.5 y 4.19.1.6, se someterán a pruebas para verificar la salida y la distribución del calor prescritas."

En el párrafo 4.20.3.7 del Código CIG se dispone:

"El sistema de contención de la carga deberá ser objeto de inspección en lo que respecta a los puntos fríos durante el primer viaje en carga o inmediatamente después de este. La inspección de la integridad de las superficies de aislamiento térmico que no puedan ser objeto de comprobación visual se llevará a cabo de conformidad con las normas reconocidas."

En el párrafo 5.13.2.5 del Código CIG se dispone:

"Todos los sistemas de tuberías, incluidos las válvulas, los accesorios y los equipos correspondientes para la manipulación de la carga o de vapores, serán sometidos a pruebas en condiciones normales de funcionamiento a más tardar en la primera operación de carga, con arreglo a las normas reconocidas."

En el párrafo 13.3.5 del Código CIG se dispone:

"Deberá poder verificarse la posición de los sensores en el tanque antes de la puesta en servicio. La primera vez que se haga una carga plena después de la entrega y después de cada dique seco, se efectuará una prueba de las alarmas de nivel alto elevando el nivel del líquido de la carga en el tanque de carga hasta el punto de alarma."

Interpretación

1 Las verificaciones y los exámenes que deben realizarse según lo indicado en los párrafos del Código CIG que se mencionan arriba deberían interpretarse como sigue:

Aplicación

2 Esta interpretación unificada debería aplicarse a todos los buques que transporten gases licuados a granel.

Certificación

3 Los siguientes certificados iniciales deberían expedirse "condicionalmente" en el momento de la entrega, a reserva de que se lleven a cabo satisfactoriamente todas las verificaciones y exámenes prescritos, según corresponda:

.1 Certificado de clasificación;

.2 Certificado internacional de aptitud para el transporte de gases licuados a granel.

Nota: Las condiciones pueden figurar en el certificado de clasificación o ser expedidas como condición a efectos de clasificación en el registro del buque.

Prescripciones para los reconocimientos

4 Debería prescribirse la asistencia del inspector en la primera carga y en la primera descarga de la carga.

5 La asistencia del inspector durante las pruebas de gas de las nuevas construcciones puede considerarse conforme a las prescripciones relativas a los reconocimientos de las verificaciones y los exámenes que se indican a continuación, con las excepciones de las prescripciones relativas a los reconocimientos marcadas con (**).[1]

Verificaciones y exámenes en las pruebas de gas o en la primera carga completa, según corresponda al sistema de contención de la carga

Nota: Cuando se asista a la primera carga completa, se debería dar prioridad a las últimas etapas de la carga.

– verificar el funcionamiento satisfactorio del dispositivo de desactivación en caso de emergencia durante las pruebas;

– funcionamiento satisfactorio del sistema de detección de gas;

– funcionamiento satisfactorio del sistema de vigilancia de la presión de los tanques de carga;

– funcionamiento satisfactorio del sistema de vigilancia de la presión de los espacios interbarreras y de los espacios de aislamiento, según proceda;

– funcionamiento satisfactorio del sistema de vigilancia de la temperatura de los tanques de carga;

[1] El símbolo (**) indica que las prescripciones relativas a los reconocimientos solo son factibles en el momento de la primera carga/descarga completas.

– funcionamiento satisfactorio del sistema indicador del nivel de los tanques de carga;

– funcionamiento satisfactorio del sistema de vigilancia de la temperatura de los espacios interbarreras y de los espacios del forro interior, según proceda;

– generador de gas inerte, si está en funcionamiento;

– instalación generadora de nitrógeno, si está en funcionamiento;

– sistemas de control de la presión del nitrógeno para los espacios de aislamiento, interbarreras y anulares, según corresponda;

– instalación de relicuación, si está instalada;

– equipo instalado para la combustión de los vapores de la carga, tales como calderas, motores, unidades de combustión de gas, etc., si están en funcionamiento;

– examen de los sistemas de tuberías de la carga de cubierta, incluidos los medios de expansión y apoyo;

– verificación y examen de todos los sistemas de tuberías, incluidas las válvulas, los accesorios y los equipos correspondientes para la manipulación de la carga o de vapores;[2]

– aconsejar al capitán que realice un examen de puntos fríos del casco y del aislamiento exterior durante el viaje de tránsito al puerto de descarga y que lo registre en el diario de navegación del buque;

– aconsejar al capitán que pruebe la alarma o las alarmas de alto nivel con la carga líquida durante el viaje y registre el resultado en el diario de navegación del buque, cuando la condición de carga lo permita.

Verificaciones y exámenes en las pruebas de gas o en la primera descarga completa, según corresponda

Nota: Cuando se asista a la primera descarga completa, se debería dar prioridad al inicio de la descarga.

– examen de los sistemas de tuberías de la carga de cubierta, incluidos los medios de expansión y apoyo;

– examen de la entrada en el libro de navegación de las pruebas del dispositivo de desactivación en caso de emergencia antes de que comience la descarga;

– (**) examen de los registros de carga y los informes de alarma de los sistemas indicadores de presión, temperatura y nivel de los tanques de carga;

[2] Cada sociedad de clasificación debería garantizar que toda verificación adicional cumpla sus propias prescripciones relativas a la clasificación.

– funcionamiento satisfactorio de los compresores para la carga;

– funcionamiento satisfactorio de las bombas de carga;

– generador de gas inerte, si está en funcionamiento;

– instalación generadora de nitrógeno, si está en funcionamiento;

– sistemas de control de la presión del nitrógeno para los espacios de aislamiento, interbarreras y anulares, según corresponda;

– (**) revisión de los registros para el funcionamiento satisfactorio de la instalación de relicuación, si está instalada;

– examen de los registros del equipo instalado para la combustión de los vapores de la carga, tales como calderas, motores, unidades de combustión de gas, etc.;

– (**) en los buques equipados con tanques de membrana, examen de los registros de los sensores de temperatura del coferdán y del forro interior para verificar que las lecturas no están por debajo de la temperatura permitida para el grado de acero seleccionado;

– (**) sistema de calefacción del coferdán, si está en funcionamiento;

– (**) examen de las entradas del libro de navegación para el examen del punto frío;

– (**) examen de la entrada en el libro de navegación correspondiente a las pruebas de la alarma o las alarmas de alto nivel con carga líquida. Si las condiciones de la carga no permitían la realización de pruebas, el inspector debería exigir las pruebas en la primera ocasión en que las condiciones de la carga lo permitan. Se debe aconsejar al capitán que registre las pruebas en el libro de navegación del buque, que debe ser verificado a más tardar en el primer reconocimiento anual.

Documentación que debe solicitarse al capitán

Para demostrar el funcionamiento satisfactorio de las verificaciones, debería prescribirse que el capitán del buque organice y entregue al inspector impresiones o capturas de pantalla que muestren:

– las tendencias de la presión y la temperatura de los tanques de carga;

– las tendencias de la distribución de la presión y la temperatura del espacio o espacios interbarreras y del espacio o espacios de aislamiento, y de la distribución de la temperatura del forro interior, según corresponda;

– el registro de las tendencias del funcionamiento del sistema de calefacción del coferdán, si está instalado;

– el registro de las tendencias del consumo de gas nitrógeno, y si se ha observado alguna anormalidad;

– la lista de las alarmas de gas que se hayan producido;

– la Declaración de inspección del punto frío del sistema de contención de los tanques de carga;

– la activación de la alarma de alto nivel de los tanques de carga y de las pruebas de protección contra el llenado excesivo.

***

ANEXO 10

PROYECTO DE CIRCULAR MSC

INTERPRETACIÓN UNIFICADA DEL CÓDIGO IGF

1 El Comité de seguridad marítima, en su [107º periodo de sesiones (31 de mayo a 9 de junio de 2023)], con miras a proporcionar orientaciones más específicas relativas a la aplicación de las prescripciones pertinentes del Código internacional de seguridad para los buques que utilicen gases u otros combustibles de bajo punto de inflamación (Código IGF), aprobó las interpretaciones unificadas del Código IGF elaboradas por el Subcomité de transporte de cargas y contenedores en su 8º periodo de sesiones, las cuales figuran en el anexo.

2 Se invita a los Estados Miembros a que utilicen la interpretación unificada que figura en el anexo como orientaciones para aplicar las disposiciones pertinentes del Código IGF y a que la pongan en conocimiento de todas las partes interesadas.

ANEXO

INTERPRETACIÓN UNIFICADA CON RESPECTO A LA PARTE A-1,
PÁRRAFO 9.2.2 DEL CÓDIGO IGF

PARTE A-1 PRESCRIPCIONES ESPECÍFICAS RELATIVAS A LOS BUQUES QUE UTILICEN GAS NATURAL COMO COMBUSTIBLE

Capítulo 9 Suministro de combustible para los dispositivos de consumo

9.2 Prescripciones funcionales

En el párrafo 9.2.2 se dispone:

"el sistema de tuberías para el trasvase de combustible a los dispositivos de consumo estará proyectado de modo que un fallo en una barrera no dé lugar a una fuga desde el sistema de tuberías hacia la zona circundante que ponga en peligro a las personas a bordo, el medio ambiente o el buque;"

Interpretación

A fin de cumplir lo dispuesto en los párrafos 9.2.2, 9.6.1 y 7.3.6.3 de la parte A-1 del Código IGF, se debería contar con dos barreras de seguridad independientes, haciendo uso, en la medida que sea viable, de un mínimo de acoplamientos por bridas. No debería haber ninguna brida común única, ni ningún otro componente en el que un solo fallo pueda superar las barreras primarias y secundarias, y dar lugar a una fuga de gas hacia la zona circundante que ponga en peligro a las personas a bordo, el medio ambiente o el buque.

Podrá aceptarse una brida común única (con dos sistemas de sellado) en la conexión del combustible a los dispositivos de consumo de gas, como las unidades de combustión del gas, las calderas y los componentes del motor, como las unidades reguladoras de gas.

***

ANEXO 11

INFORME ACTUALIZADO SOBRE LA MARCHA DE LA LABOR BIENAL DEL SUBCOMITÉ PARA EL BIENIO 2022-2023*

SUBCOMITÉ DE TRANSPORTE DE CARGAS Y CONTENEDORES (SUBCOMITÉ CCC)									
Referencia a los principios estratégicos, si procede	**Número del resultado**	**Descripción**	**Año de ultimación previsto**	**Órgano u órganos superiores**	**Órgano u órganos conexos**	**Órgano coordinador**	**Situación del resultado para el año 1**	**Situación del resultado para el año 2**	**Referencias**
1. Mejorar la implantación	1.17	Examen del Código CIG	2023	MSC	CCC		En curso		MSC 103/21, párrafo 18.2; MSC 104/18, párrafo 15.16; MSC 105/20, párrafo 18.50
2. Integrar las tecnologías nuevas y avanzadas en el marco reglamentario	2.3	Enmiendas al Código IGF y elaboración de directrices relativas a los [combustibles alternativos y a las tecnologías conexas]	Tarea continuada	MSC	HTW/PPR/ SDC/SSE	CCC	De plazo indefinido		MSC 94/21, párrafos 18.5 y 18.6; MSC 96/25, párrafos 10.1 a 10.3; MSC 97/22, párrafo 19.2; PPR 6/20, párrafo 3.39; MSC 102/24, párrafo 21.4; CCC 7/15, sección 3; MSC 105/20, párrafos 14.2 [y 18.26]

* Los cambios se han marcado tachando el texto suprimido y sombreando el texto añadido.

SUBCOMITÉ DE TRANSPORTE DE CARGAS Y CONTENEDORES (SUBCOMITÉ CCC)									
Referencia a los principios estratégicos, si procede	**Número del resultado**	**Descripción**	**Año de ultimación previsto**	**Órgano u órganos superiores**	**Órgano u órganos conexos**	**Órgano coordinador**	**Situación del resultado para el año 1**	**Situación del resultado para el año 2**	**Referencias**
~~2. Integrar las tecnologías nuevas y avanzadas en el marco reglamentario~~	~~2.24~~	~~Elaboración de directrices para la seguridad de los buques que utilizan amoníaco como combustible~~	~~2023~~	~~MSC~~	~~CCC~~		~~En curso~~		~~MSC 105/20, párrafo 18.26~~
Nota:	A reserva de las decisiones sobre el resultado 2.3								
2. Integrar las tecnologías nuevas y avanzadas en el marco reglamentario	2.25	Revisión de las recomendaciones provisionales para el transporte de hidrógeno licuado a granel	2024	MSC	CCC		En curso		MSC 103/21, párrafo 18.28
6. Abordar el factor humano	6.1	Influencia del factor humano	Tarea continuada	MSC/ MEPC	III/PPR/ CCC/SDC/ SSE/NCSR	HTW	No se le ha encomendado ninguna labor		MSC 89/25, párrafos 10.10, 10.16 y 22.39 y anexo 21; MSC 100/20, párrafo 17.28
6. Abordar el factor humano	6.2	Validación de los cursos modelo de formación	Tarea continuada	MSC/ MEPC	III/PPR/ CCC/SDC/ SSE/NCSR	HTW	No se le ha encomendado ninguna labor		MSC 100/20, párrafos 10.3 a 10.6 y 17.28; MSC 105/20, sección 16 MSC 100/20, párrafos 10.3 a 10.6 y 17.28; CCC 6/14, secciones 2 y 13

SUBCOMITÉ DE TRANSPORTE DE CARGAS Y CONTENEDORES (SUBCOMITÉ CCC)									
Referencia a los principios estratégicos, si procede	**Número del resultado**	**Descripción**	**Año de ultimación previsto**	**Órgano u órganos superiores**	**Órgano u órganos conexos**	**Órgano coordinador**	**Situación del resultado para el año 1**	**Situación del resultado para el año 2**	**Referencias**
6. Abordar el factor humano	6.15	[Revisión de las Recomendaciones revisadas relativas a la entrada en espacios cerrados a bordo de los buques (resolución A.1050(27))]	2022	MSC	CCC		Ampliado		MSC 101/24, párrafo 21.48; MSC 104/18, párrafo 15.16; MSC 104/18, párrafo 15.16
7. Garantizar la eficacia reglamentaria	7.1	Interpretación unificada de las disposiciones de los convenios de la OMI relativos a la seguridad, la protección, el medio ambiente, la facilitación, y la responsabilidad e indemnización	Tarea continuada	MSC/ MEPC/FAL/ LEG	III/PPR/ CCC/SDC/ SSE/NCSR		De plazo indefinido		MSC 76/23, párrafo 20.3; MSC 78/26, párrafo 22.12; CCC 7/15, sección 11; MSC 105/20, párrafo 15.7
7. Garantizar la eficacia reglamentaria	7.10	Enmiendas al Código IMDG y a sus suplementos	Tarea continuada	MSC	CCC		De plazo indefinido		MSC 105/20, párrafo 3.59 y 14.4; CCC 7/15, sección 6
7. Garantizar la eficacia reglamentaria	7.13	Enmiendas al Código IMSBC y a sus suplementos	Tarea continuada	MSC	CCC		De plazo indefinido		MSC 105/20, párrafo 14.4 y párrafo 3.57; CCC 7/15

SUBCOMITÉ DE TRANSPORTE DE CARGAS Y CONTENEDORES (SUBCOMITÉ CCC)									
Referencia a los principios estratégicos, si procede	**Número del resultado**	**Descripción**	**Año de ultimación previsto**	**Órgano u órganos superiores**	**Órgano u órganos conexos**	**Órgano coordinador**	**Situación del resultado para el año 1**	**Situación del resultado para el año 2**	**Referencias**
7. Garantizar la eficacia reglamentaria	7.15	Elaboración de enmiendas al capítulo II-2 del Convenio SOLAS y al Código SSCI sobre la detección y el control de los incendios en las bodegas de carga y en las cubiertas de carga de los buques portacontenedores	2025	MSC	CCC	SSE	No se le ha encomendado ninguna labor		MSC 103/21, párrafo 18.8; SSE 8/20, sección 10
7. Garantizar la eficacia reglamentaria	7.28	Examen de los informes sobre sucesos en que intervengan mercancías peligrosas o contaminantes del mar transportados en bultos, ocurridos a bordo de buques o en zonas portuarias	Anual	MSC/ MEPC	III	CCC	Alcanzado		CCC 7/15, sección 9

***

ANEXO 12

PROPUESTA DE ORDEN DEL DÍA PROVISIONAL DEL CCC 9

Apertura del periodo de sesiones

1 Adopción del orden del día

2 Decisiones de otros órganos de la OMI

3 Enmiendas al Código IGF y elaboración de directrices relativas a los combustibles [alternativos y tecnologías conexas][1] (2.3)

4 Examen del Código CIG (1.17)

5 Enmiendas al Código IMSBC y a sus suplementos (7.13)

6 Enmiendas al Código IMDG y a sus suplementos (7.10)

7 Revisión de las recomendaciones provisionales para el transporte de hidrógeno licuado a granel (2.25)

8 Revisión de las Recomendaciones revisadas relativas a la entrada en espacios cerrados a bordo de los buques (resolución A.1050(27)) (6.23)[2]

9 Examen de los informes sobre sucesos en que intervengan mercancías peligrosas o contaminantes del mar transportados en bultos, ocurridos a bordo de buques o en zonas portuarias (7.28)

10 Interpretación unificada de las disposiciones de los convenios de la OMI relativos a la seguridad, la protección y el medio ambiente (7.1)

11 Elaboración de directrices para la seguridad de los buques que utilizan amoníaco como combustible (2.24)[3]

12 Informe sobre la marcha de la labor bienal y orden del día provisional del CCC 10

13 Elección de la Presidencia y la Vicepresidencia para 2024

14 Otros asuntos

15 Informe para los comités

***

[1] En espera de las decisiones que adopten el MSC 106 y el MEPC 79.

[2] En espera de la decisión que adopte el MSC 106.

[3] Es posible que este punto se suprima si el MSC 106 traslada las cuestiones relativas al amoniaco al punto 3 del orden del día.

ANNEX 13

STATEMENTS BY DELEGATIONS AND OBSERVERS[1]

AGENDA ITEM 2

STATEMENT BY THE DELEGATION OF AUSTRALIA

"Australia joins others in condemning the Russian Federation's unilateral, illegal, and immoral aggression against the people of Ukraine. The invasion is a gross violation of international law. The Russian Federation's actions present an immediate and ongoing threat to the safety of shipping and the marine environment in the Black Sea and the Sea of Azov.

Despite continued requests from Member States for the Russian Federation to cease its aggressive actions against Ukraine, the invasion continues to put the lives of seafarers at risk.

Australia implores the Russian Federation to immediately cease its aggression against Ukraine and withdraw its forces. We demand the Russian Federation ensure the welfare of seafarers and the safety of ships impacted by its actions; respect the territorial integrity and political independence of Ukraine; and meet its obligations under relevant IMO instruments by ensuring their implementation to the fullest extent.

Australia remains a steadfast supporter of Ukraine's sovereignty and territorial integrity and will continue to work with the IMO and member States to support Ukraine's rights as a port, flag and coastal state and to protect seafarers and others impacted by the Russian Federation's ongoing aggression against Ukraine.

Australia requests that this statement be attached to the report of the Sub-Committee."

STATEMENT BY THE DELEGATION OF THE BAHAMAS

"The Bahamas joins with the Secretary-General in expressing our sympathies to the British Delegation, King Charles III and members of the Royal Family, the British people, and members of the Commonwealth over the passing of Her Majesty Queen Elizabeth II. She was a steadfast Beacon in the Storms of National and International Affairs over the past 70 years and her presence will be sorely missed, may her soul rest in peace.

Chair, I raised my card to draw delegates attention to the signing of the Black Sea Grain Agreement on Friday (22 July 2022 between, the Russian Federation, the Republic of Türkiye, The Republic of Ukraine and the United Nations to establish a Humanitarian Maritime Corridor. This agreement allowed for some 41 vessels and crew stuck in Ukrainian Ports since the beginning of the conflict to safely depart; and of course, the agreement provides for the export of critical cargoes of grain and other food supplies including fertilizer from the Republic of Ukraine in an effort to ease the global food crisis and reduce the rate of malnutrition and starvation in several regions of the world.

Chair, at its 35 Extraordinary Council meeting in March of this year The Bahamas was a Co- sponsor along with many other Member States of document C/ES 35/3 drafted by the

[1] Statements have been included in this annex in the order in which they are listed in the report, sorted by agenda items and in the language of submission (including translation into any other language if such translation was provided).

Republic of Panama calling for the establishment of a Blue Safe Maritime Corridor to allow for the safe evacuation of seafarers and ships stuck in the Black Sea and the sea of Azov because of the ongoing Armed Conflict. The Council invited the Secretary-General to appeal to and work with all parties concerned to help bring this about.

Today we wish to Congratulate the Secretary-General and his team especially Director Fred Kenny and Mr, Peter Adams from the IMO Secretariat for working in conjunction with the United Nations, the Russian Federation, the Republic of Ukraine, and the Republic of Turkiye for getting to this stage. In the words of the Secretary-General Kitack Lim:

> "I am very pleased that all parties have reached agreement on the way forward for ships to safely transport much-needed grain and other commodities through the Black Sea. This agreement would not have been possible without the spirit of cooperation by the countries involved and the leadership shown by UN Secretary General António Guterres in proposing this initiative,"

The UN Secretary-General as a part of his statement said:

Promoting the welfare of humanity has been the driving force of these talks
Today, there is a beacon on the Black Sea.

A beacon of hope – a beacon of possibility – a beacon of relief -- in a world that needs it more than ever.

Chair, this is only one step, there are many obstacles still to be overcome to make this agreement a lasting one. All parties must abide not only by the letter of the agreement but by the spirit as well. Chair I am of the opinion that we need to acknowledge the efforts made by all parties and today is an appropriate time to do so.

We offer special thanks to the President of Turkiye, President Erdogan and the Government for hosting the Parties of this Agreement and for their investment in the outcome. The Delegation of The Russian Federation, The Republic of Ukraine, The Secretary General of The United Nations and his team and of course Secretary General Kitack Lim and the team from the IMO Secretariat. I still don't how SG managed to get Director Fred Kenny to leave his bike behind in London for over three weeks, but it was worth the effort including the SG's own follow up visit to the Port of Odessa to ensure that the process was working in compliance with SOLAS Chapter 11 and the ISPS Code. Chair the journey of a thousand miles begins with the first step, and hopefully this is the first step on the path of peace and reconciliation between the Russian Federation and the Republic of Ukraine."

STATEMENT BY THE DELEGATION OF CANADA

"Canada condemns in the strongest possible terms Russia's egregious attack on Ukraine. This invasion is not just an attack on Ukraine. It is an attack on international law, democracy, freedom, and human rights. Russia must be held accountable for its aggression in Ukraine. Canada took swift action to ban any ship that is Russian registered, owned, operated or chartered from docking in Canada or passing through our internal waters. And we continue to explore all other avenues to limit and sanction Russia's unjustified and illegal aggression.

We stand in solidarity with Ukraine and call on Russia to immediately cease its aggression and withdraw from Ukraine's sovereign territory. The invasion severely threatens the safety of and security of merchant shipping, the protection of the marine environment, the lives of seafarers and the integrity of global supply lines.
Canada aligns with the statement of France and others and appreciates the efforts made in connection to the grain initiative."

STATEMENT BY THE DELEGATION OF FRANCE

"Au nom des États membres de l'Union européenne qui sont tous membres de l'OMI, la France souhaite exprimer sa pleine solidarité avec l'Ukraine et le peuple ukrainien, dont la vie a été affectée par la guerre d'agression de la Russie contre l'Ukraine, que nous condamnons avec la plus grande fermeté possible. L'Union européenne est aux côtés de l'Ukraine et de son peuple. La guerre d'agression injustifiable, non provoquée et illégale de la Russie contre l'Ukraine constitue une violation flagrante du droit international et de la Charte des Nations unies. Elle porte atteinte à la sécurité et à la stabilité européenne et mondiale, et cause des pertes massives en vies humaines et des blessures aux civils. Cette guerre s'accompagne d'une politique de désinformation tous azimuts, y compris dans cette enceinte.

La France remercie le Secrétaire général pour les éléments d'information sur le mécanisme mis en œuvre en Mer Noire pour l'exportation de céréales. La France souhaite saluer les efforts déployés par le Secrétaire général de l'OMI et ses équipes pour la mise en œuvre de l'accord d'Istanbul et le bon fonctionnement du centre conjoint de coordination. La France poursuit ses efforts avec l'ensemble de ses partenaires pour garantir la sécurité alimentaire mondiale.

On behalf of the Member States of the European Union, which are all members of the IMO, France wishes to express its full solidarity with Ukraine and the Ukrainian people, whose lives have been affected by Russia's war of aggression against Ukraine, which we condemn in the strongest possible terms. The European Union stands by Ukraine and its people. Russia's unjustifiable, unprovoked and illegal agression war against Ukraine is a flagrant violation of international law and the UN Charter. It undermines European and global security and stability and causes massive loss of life and injury to civilians. This war is accompanied by a policy of disinformation on all sides, including in this assembly.

France thanks the Secretary-General for the information on the mechanism implemented in the Black Sea for the export of grain. France wishes to commend the efforts made by the Secretary-General of the IMO and his teams to implement the Istanbul Agreement and ensure that the joint coordination centre functions properly. France is continuing its efforts with all its partners to guarantee global food security. "

STATEMENT BY THE DELEGATION OF JAPAN

"First, this delegation thanks the Secretary-General and the delegation of Ukraine and Bahamas for providing the information on the initiatives being made.

At the same time, Japan stresses that Russia's aggression against Ukraine is a unilateral attempt to change the status quo by force and an infringement of Ukraine's sovereignty and territorial integrity, which constitutes a clear violation of international law, and is a grave breach of the United Nations Charter.

It shakes the very foundations of the international order and is absolutely unacceptable, and Japan condemns Russia's actions in the strongest terms."

STATEMENT BY THE DELEGATION OF TÜRKİYE

"Türkiye's position has been clear and consistent since the beginning of war. We want this war to end as soon as possible.

Türkiye exerts every possible efforts to find a diplomatic and peaceful solution to the ongoing conflict.

Istanbul Agreement that was signed on 22 July 2022, on grain shipments gave hope to all of us in the midst of a war.

We would like to commend the efforts of the United Nations in reaching an agreement. In this regard, we express our appreciation for the technical support provided by our able Secretariat and Secretary General.

We continue our efforts for the smooth implementation of the agreement. The Joint Coordination Center in Istanbul is monitoring the operation.

Since 1 August, 134 voyages from Ukrainian ports have carried over 3 million tons (2,721,168 metric tons) of grain and other foodstuffs. (As of 124 September).

We hope that this agreement will also pave the way for a political solution. "

STATEMENT BY THE DELEGATION OF UKRAINE

"Russia's invasion of Ukraine deepened the global food crisis due to the blockade of seaports and deliberate destroying Ukrainian agricultural infrastructure and logistics.

Thus, Ukraine is strongly committed to efficiently implementing the Initiative on the Safe Transportation of Grain and Foodstuffs from Ukrainian Ports (Grain Initiative) without any delays.

We commend the efforts of all our partners who made this project come true and welcome the establishment of the Joint Coordination Centre in Istanbul that conducts general oversight and coordination of the Grain Initiative.

In this regard, special tribute goes to the IMO Secretariat and its representatives Mr. Frederick Kenney and Mr. Peter Adams, whose contribution to setting up the Grain Initiative and ensuring it runs smoothly is difficult to overestimate. This delegation is extremely grateful for their personal dedication to this course.

Both, UN Secretary-General Mr. Antonio Guterres and IMO Secretary-General Mr. Kitack Lim, who visited port of Odesa late August, were able to gain a first-hand experience of the functioning of the Initiative and made themselves aware of the situation with the Ukrainian port infrastructure still being targeted by Russian strikes.

Sadly, one of the attacks happened right after the signature of the agreements forming the Grain Initiative, when a shelling of the Odesa seaport infrastructure took place on 23 July 2022. Moreover, on 31 July, just some hours before the first ship departed with Ukrainian grain, the owner of the biggest Ukrainian grain and logistic company "Nibulon" Mr. Oleksiy Vadatursky and his wife were killed in his house in Mykolayiv with a precision missile strike.

Chair, the Ukrainian delegation wishes to provide additional information on the issue raised at yesterday's briefing by the IMO Secretariat.

Firstly, as of today, 134 vessels participated in the Initiative transporting grain products from Ukrainian ports: Chornomorsk, Odesa, and Pivdennyi, and another 100+ ships are expected to arrive in the nearest time.

The total export volume of grain and food products amounts to over 3 million tons.

Since the start of the Grain Initiative, 16 ships have delivered almost 500,000 tons of food to African countries. Inter alia, they were carried by vessels chartered by the World Food Program (WFP) of the United Nations for countries suffering from a food crisis. In addition, thanks to UN partners, another 190,000 tons of grain have already been purchased for further export to Africa. In general, under the WFP, 280 thousand tons of agricultural products will be exported from the ports of Ukraine in the nearest future to fight against hunger.

In total, around half of grains exported under the Initiative has been supplied to low and middle-income countries in Africa, the Middle East and Asia.

Together with UN Secretary-General Antonio Guterres, we call on other states and private investors to join the procurement of grain for the starving population all around the world. Together, we will be able to significantly increase the volume of supplies of agricultural products and effectively counter the global food shortage.

Meanwhile, Russia is pursuing a deliberate disinformation strategy as it seeks to deflect blame for food insecurity issues, discredit Ukraine and minimize opposition to its invasion. We call the international community to counter such Russian deceitful campaign.

Secondly, all this time the work on the transportation of goods from the ports of the Danube region (Reni, Izmail, Ust-Dunaisk) was not suspended. Thus, for the period from February to August 2022, over 5 million tons of grain were exported. In parallel, work is being carried out to ensure the transportation of Ukrainian agricultural products through the Baltic region. We are grateful to our partners from Romania and Poland for their assistance in this matter.

In particular, we positively note the recently announced joint project of France and Romania to strengthen the capacity of transportation and storage of exported grain crops. This project aims at increasing efficiency at the ports of Galati and Constanța, as well as increasing the capacity there and in the Sulina canal.

At the beginning of the Russian invasion, about 2,000 sailors remained on board of 94 ships in Ukrainian ports. As of the beginning of September, this number has reduced to 46 ships with almost 280 sailors on board, more than half of whom are Ukrainians, the second and third largest groups are citizens of Syria and Turkey. These numbers continue to decrease steadily. To facilitate this process, Ukraine has enacted the legislation enabling its seafarers to leave the country if they intend to work on ships participating in the Grain Initiative. We have also repeatedly raised the issue of expanding the scope of the Grain Initiative by including additional ports, in particular Mykolaiv, as well as new range of products to be exported to allow more vessels be involved in this process. Undoubtedly, the implementation of this proposal is possible, provided there is a favourable security situation and the readiness of other participants of the initiative to faithfully fulfil their obligations.

The successful implementation of the Grain Initiative is overshadowed by the continued illicit trafficking of Ukrainian agricultural products looted by Russian military from the temporarily occupied territories in Luhansk, Donetsk, Kherson and Zaporizhzhia regions.

Many testimonies, pieces of evidence, including satellite images, confirm that Russian occupiers have seized already over 1 million tons of grain crops and are selling stolen grain to other countries. The grain and other commodities are transported via the territory of temporarily occupied Autonomous Republic of Crimea either directly to ships carrying the goods abroad or further to the continental part of Russia, namely port of Kavkaz, where it is transhipped and marked as of Russian origin in all the paperwork.

Ukraine conducts the investigations into cases involving over 100 vessels mainly under the flag Russia and Syria. Yet there are instances of involvement of vessels with flying the flags of other IMO Member States, largely owned or operated by Russia-affiliated companies. In most of these cases, mentioned ships switched off Automatic Identification Systems transponders (AIS) to hide the fact of loading in the occupied ports of Crimea, which is a direct violation of SOLAS Convention.

We call on all our partners to stop the outright robbery and avert the world's food security crisis increasing the cost for those involved in looting.

Ukraine stands ready to provide the IMO Member States with the detailed information on this matter."

STATEMENT BY THE DELEGATION OF UNITED KINGDOM

"The United Kingdom and our international partners stand united in condemning the Russian government's unprovoked, premeditated and barbaric attack against a sovereign democratic state. Russia's assault on Ukraine is an egregious violation of international law, the UN Charter and the international rules-based order.

It is clear the Russian government was never serious about engaging in diplomacy – and was instead focussed only on deceit and furthering their territorial ambitions. As a Permanent Member of the UN Security Council, Russia has a particular responsibility to uphold international peace and security. Instead, it is violating the borders of another country and its actions are causing widespread suffering. As a free and democratic country, Ukraine has the right to determine its own future.

To ensure the security and defence of all our Allies, the UK will continue to work with them to ensure that Russia cannot further undermine global stability.

We will continue to support the Ukrainian government in the face of this assault on their sovereignty and territorial integrity. We hold the people of Ukraine in our hearts and minds at this terrible moment in their nation's history.

The United Kingdom and the international community stand against this naked aggression and for freedom, democracy and the sovereignty of nations around the world."

STATEMENT BY THE DELEGATION OF UNITED STATES

"The United States would like to associate with the statements of France, and strongly condemns the Russian Federation's invasion of Ukraine, which is in contravention of the Charter of the United Nations and the purposes of the IMO as set forth in Article 1 of the Convention. We commend the work of the IMO and others that has led to the departure of vessels carrying grain from Ukrainian ports. While this is a positive development, the fact that such a mechanism is needed for Ukraine to safely ship its grain from its ports to help meet global food needs is appalling. We call on Russia to immediately end its blockade of Ukrainian ports and withdraw all its forces from Ukraine, including its territorial waters.

The United States deplores this war, and Russian Federation attacks hitting commercial vessels and ports, and threatening the safety and welfare of seafarers, the marine environment, and global food security. We must remember that the only reason we continue to have these discussions at IMO is Russia's refusal to adhere to the demands of the UN General Assembly and the repeated calls from member states, the United Nations, and almost the entire international community for it to end Putin's war of choice against Ukraine and immediately withdraw its military from all Ukrainian territory.

Russia alone bears full responsibility for the increasingly grave consequences of this war, including mounting civilian death toll, the destruction of Ukraine's civilian infrastructure including its ports, the impact on the maritime community, and on worsening global food insecurity. The United States once again calls on Russia to immediately withdraw its forces from Ukraine, including from its territorial waters."

AGENDA ITEM 17

STATEMENT BY THE OBSERVER FROM IVODGA

"While IVODGA is happy to be participating in the IMO sessions, I am the bearer of sad news. On Monday, June 13, John V Currie, known in this group as Jack, passed away of natural causes with his loving wife Lara by his side.

Jack was a strong presence in the Dangerous Goods Transportation community for nearly 50 years and built a strong foundation of safety and compliance early on in his career.

Jack and Lara founded Currie Associates, Inc. in 1990. In 1992, they became Administrators of the International Vessel Operators Dangerous Goods Association and In 1997, they became Administrators of the Council on Safe Transportation of Hazardous Articles. Through these organizations, Jack shared his extensive knowledge and infectious personality with everyone that he encountered.

Jack and Lara retired in late 2020, providing them more time to spend with their family, friends, and hobbies. Jack's career in the transportation safety field includes Supervisor of the New York State Police Hazardous Materials Response and Enforcement Unit, Safety Director for the American Trucking Association, and Corporate Manager of Hazmat for Digital Equipment Corporation. He worked with legislative and regulatory staff at the state, federal, and international levels to draft, introduce, support, and implement reasonable and prudent controls within the transportation industry. He developed and presented written and oral testimony on hazardous materials and transportation safety in both Houses of the US Congress. He wrote several books and modal training programs on the guiding principles of hazardous materials transportation and was a strong voice for industry here at the International Maritime Organization Dangerous Goods Subcommittee and at the UN Sub-Committee of Experts on the Transport of Dangerous Goods.

Jack was more than a mentor to many of us and I know of you will join me in missing his presence at these meetings.

I would ask the Sub-Committee take a moment of silence in remembrance of our friend and colleague, Jack Currie."