

Preámbulo

- 1 El transporte marítimo de mercancías peligrosas está reglamentado con miras a evitar, en la medida de lo posible, lesiones a personas o daños al buque y a su carga. El transporte de contaminantes del mar está reglamentado fundamentalmente con miras a evitar daños al medio marino. El objetivo del Código IMDG es fomentar el transporte sin riesgos de mercancías peligrosas, y al mismo tiempo facilitar el movimiento libre y sin trabas de tales mercancías, y prevenir la contaminación del medio ambiente.
- 2 En numerosos países marítimos se han tomado medidas, a lo largo de los años, para reglamentar el transporte de mercancías peligrosas por mar. Ahora bien, los diversos reglamentos, códigos y prácticas resultantes diferían entre sí, tanto en su estructura como en lo relacionado sobre todo con la identificación y el etiquetado de tales mercancías. Tanto la terminología utilizada como las disposiciones relativas al embalaje y envasado y a la estiba variaban de un país a otro, y esa disparidad creó dificultades para todos los interesados directa o indirectamente en el transporte marítimo de mercancías peligrosas.
- 3 La necesidad de una reglamentación internacional para el transporte marítimo de mercancías peligrosas fue reconocida por la Conferencia internacional sobre seguridad de la vida humana en el mar (SOLAS) celebrada en 1929, la cual recomendó dar aplicación, con carácter internacional, a las reglas relativas a dicho transporte. La Conferencia de 1948 sobre el Convenio SOLAS adoptó una clasificación de mercancías peligrosas y ciertas disposiciones generales referentes a su transporte en buques. Recomendó igualmente esa misma Conferencia que se siguiera estudiando la cuestión con miras a consolidar la elaboración de un conjunto de reglas internacionales.
- 4 Mientras tanto, el Consejo Económico y Social de las Naciones Unidas había designado un Comité Especial de Expertos de las Naciones Unidas en Transporte de Mercaderías Peligrosas (Comité de Expertos de las Naciones Unidas), que había estado examinando activamente la vertiente internacional de la cuestión del transporte de mercancías peligrosas por todos los modos de transporte. Dicho Comité ultimó en 1956 un informe relativo a la clasificación, la enumeración y el etiquetado de las mercancías peligrosas, así como a los documentos necesarios para el transporte de dichas mercancías. Ese informe, con sus modificaciones subsiguientes, constituyó el marco general en el que podían armonizarse los reglamentos existentes y dentro del cual se los podía completar, siendo el propósito final unificar a escala mundial las reglas aplicables en el transporte marítimo de mercancías peligrosas y en los demás modos de transporte.
- 5 En una nueva etapa para satisfacer la necesidad de establecer reglas internacionales que rijan el transporte de mercancías peligrosas en buques, la Conferencia de 1960 sobre el Convenio SOLAS, además de introducir un marco general de disposiciones en el capítulo VII de dicho Convenio, invitó a la OMI, mediante su Recomendación 56, a que examinase la cuestión con miras a establecer un código internacional unificado para el transporte por mar de mercancías peligrosas. Ese examen debía efectuarse en cooperación con el Comité de Expertos de las Naciones Unidas, y en el mismo había que tener en cuenta las prácticas y los procedimientos marítimos existentes. La Conferencia recomendó además que el código unificado fuese elaborado por la OMI y que fuera adoptado por los Gobiernos Partes en el Convenio de 1960.

- 6 Para dar cumplimiento a la Recomendación 56, el Comité de Seguridad Marítima (MSC) de la OMI instituyó un grupo de trabajo, integrado por representantes de países con gran experiencia en el transporte marítimo de mercancías peligrosas. El Grupo de trabajo procedió luego al minucioso estudio de anteproyectos para cada clase de sustancias, materias y objetos, teniendo cabalmente en cuenta las prácticas y los procedimientos seguidos en diversos países marítimos, a fin de que el Código resultara aceptable para el mayor número posible de países. El nuevo Código marítimo internacional de mercancías peligrosas (Código IMDG) fue aprobado por el MSC, y, en 1965, la Asamblea de la OMI recomendó a los Gobiernos que lo adoptasen.
- 7 En una nueva Conferencia sobre el Convenio SOLAS celebrada en 1974, el capítulo VII del Convenio no fue objeto de modificaciones esenciales. Desde esa fecha, varias enmiendas al capítulo VII adoptadas por el MSC han entrado en vigor. Si bien es objeto de referencia en la nota a pie de página correspondiente a la regla 1 del capítulo VII, el Código IMDG propiamente dicho sólo tuvo carácter de recomendación hasta el 31 de diciembre de 2003.
- 8 En la Conferencia internacional sobre contaminación del mar, 1973, se reconoció la necesidad de proteger el medio marino. Se reconoció además que habría que reducir al mínimo las descargas, por negligencia o accidente, de sustancias contaminantes del mar transportadas por vía marítima en bultos. Por consiguiente, en la Conferencia se establecieron y adoptaron disposiciones sobre el particular, las cuales figuran en el Anexo III del Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, en su forma modificada por el correspondiente Protocolo de 1978 (MARPOL 73/78). El Comité de Protección del Medio Marino (MEPC) decidió en 1985 que el Anexo III se debería aplicar mediante el Código IMDG. El MSC también refrendó esa decisión en 1985. Desde esa fecha, han entrado en vigor varias enmiendas al Anexo III del MARPOL 73/78.
- 9 El Comité de Expertos de las Naciones Unidas ha continuado reuniéndose hasta el presente, y las "Recomendaciones relativas al transporte de mercancías peligrosas" que publica se actualizan cada dos años. En 1996, el MSC decidió que el Código IMDG debería ser reestructurado siguiendo el formato de las Recomendaciones de las Naciones Unidas relativas al transporte de mercancías peligrosas. La presentación homogénea de las Recomendaciones de las Naciones Unidas, del Código IMDG y de otros reglamentos relativos al transporte de mercancías peligrosas, facilitará la consulta de dichas publicaciones, el cumplimiento de sus reglas y el transporte de mercancías peligrosas en condiciones de seguridad.
- 10 En 2002, el MSC adoptó enmiendas al capítulo VII del Convenio SOLAS para hacer obligatorio el Código IMDG, las cuales entraron en vigor el 1 de enero de 2004. Desde entonces, se han adoptado otras enmiendas para facilitar la consulta del Código y fomentar su implantación uniforme. Además, en su 90º periodo de sesiones, celebrado en mayo de 2012, el MSC adoptó la Enmienda 36-12 al Código IMDG obligatorio, que constituye una versión completamente refundida y actualizada de su texto y que entrará en vigor, sin ningún periodo de transición, el 1 de enero de 2014. No obstante, de conformidad con lo dispuesto en la resolución MSC..., se instó a los Gobiernos a que aplicasen esta Enmienda, en su totalidad o en parte, con carácter voluntario, a partir del 1 de enero de 2013.

- 11 A fin de mantener actualizado el Código desde el aspecto operacional del transporte marítimo, el MSC continuará tomando en consideración la evolución de la tecnología, así como las modificaciones que se introduzcan en las clasificaciones de los productos químicos y las disposiciones conexas sobre la expedición que tengan un interés fundamental para el expedidor/consignador. Las enmiendas a las Recomendaciones de las Naciones Unidas relativas al transporte de mercancías peligrosas, que siguen un ciclo de publicación de dos años, constituirán también la base de la mayor parte de la actualización del Código IMDG.
- 12 El MSC también deberá tener debidamente en cuenta las implicaciones futuras para el transporte marítimo de mercancías peligrosas en particular, que se deriven de la aceptación por parte de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Medio Ambiente y el Desarrollo (CNUMAD) de los criterios comunes para la clasificación de los productos químicos, basándose en el Sistema globalmente armonizado (SGA).
- 13 Conviene tener en cuenta la circular FAL.6/Circ.14 de la OMI, en la que figura una lista de publicaciones existentes sobre temas y cuestiones relacionados con la interfaz buque-puerto.
- 14 El asesoramiento sobre los procedimientos de emergencia y sobre el tratamiento inicial de pacientes afectados por intoxicación de productos químicos y sobre el diagnóstico, que puede utilizarse junto con el Código IMDG, se publica por separado en la "Guía sobre las fichas de emergencia (FEm): procedimientos de intervención de emergencia para buques que transporten mercancías peligrosas" (véase la circular MSC.1/Circ.1025 enmendada por las circulares MSC.1/Circ.1025/Add.1, MSC.1/Circ.1262, MSC.1/Circ.1360 y MSC.1/Circ...) y en la "Guía de primeros auxilios para uso en caso de accidentes relacionados con mercancías peligrosas" (véanse la circular MSC/Circ.857 y el documento DSC 3/15/Add.2), respectivamente.
- 15 Asimismo, en relación con lo dispuesto en la parte D del capítulo VII del Convenio SOLAS, todo buque que transporte carga de CNI, según se define en la regla VII/14.2 de dicho Convenio, habrá de cumplir las prescripciones del Código internacional para la seguridad del transporte de combustible nuclear irradiado, plutonio y desechos de alta actividad en bultos a bordo de los buques (Código CNI).