

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 para el 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.

2 En numerosos países marítimos se han tomando 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 la estiba variaban de un país a otro, y esa disparidad creó dificultades para todos aquellos directa o indirectamente interesados 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 normas internacionales aplicables al 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 la Convención internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1960.

6 Para dar cumplimiento a la Recomendación 56 de la Conferencia, 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 Las disposiciones que figuran en el capítulo VII del Convenio SOLAS están complementadas por disposiciones especiales en el capítulo II-2 relativas a la construcción en condiciones de seguridad de buques que transporten mercancías peligrosas en una cantidad superior a lo dispuesto en el Código IMDG sobre cantidades limitadas. Las disposiciones de la regla II-2/19 son aplicables a los buques de pasaje y a los buques de carga construidos el 1 de julio de 2002 o posteriormente. A los buques de pasaje y a los buques de carga cuyo arqueo bruto sea igual o superior a 500, construidos el 1 de septiembre de 1984 o posteriormente, pero antes del 1 de julio de 2002, y a los buques de carga cuyo arqueo bruto sea inferior a 500, construidos el 1 de febrero de 1992 o posteriormente, pero antes del 1 de julio de 2002, se les aplica las prescripciones de la regla II-2/54 del Convenio SOLAS 1974, enmendada mediante las resoluciones MSC.1(XLV), MSC.6(48), MSC.13(57), MSC.22(59), MSC.24(60), MSC.27(61), MSC.31(63) y MSC.57(67) (véase II-2/1.2).

8 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, las revisiones y enmiendas del capítulo VII adoptadas por el MSC entraron en vigor en 1986, 1992, 1994, 1996, 2001 y 2004. 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.

9 Todas las sustancias y todos los objetos y materiales adscritos a diferentes clases en sus correspondientes fichas y todas las recomendaciones complementarias preparadas por el Comité de Expertos de las Naciones Unidas fueron examinados periódicamente por el MSC y sus órganos auxiliares para su inclusión en el Código IMDG, introduciendo las modificaciones pertinentes para el modo marítimo. Las cuestiones de la exclusión de mercancías que no son de hecho objeto de transporte marítimo, de la inclusión de otras mercancías y de la transferencia de mercancías de una clase a otra, según proceda, de las prescripciones adecuadas relativas a embalaje/envasado, marcado, etiquetado y rotulación, documentación y transporte en cisternas portátiles, se han resuelto en consulta continua con ese Comité de Expertos de las Naciones Unidas.

10 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 del Convenio se debería aplicar mediante el

Código IMDG. El MSC refrendó esa decisión en 1985. Las enmiendas al Anexo III del MARPOL 73/78 aprobadas por el MEPC y el MSC entraron en vigor en 1994 y 1996.

11 El Comité de Expertos de las Naciones Unidas ha continuado reuniéndose hasta el presente y las "Recomendaciones relativas al transporte de mercancías peligrosas" ("el Libro Naranja") que publica se actualizan cada dos años. En diciembre de 1996, las Recomendaciones se publicaron por primera vez en un nuevo formato como "Reglamentación Modelo" de las Naciones Unidas. En 1996, el MSC decidió que el Código IMDG debería ser reestructurado siguiendo el formato de la Reglamentación Modelo de las Naciones Unidas. La presentación homogénea de la Reglamentación Modelo 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.

12 El Código IMDG reestructurado establece principios básicos. Las recomendaciones pormenorizadas aplicables a cada sustancia, materia y objeto y las relativas a buenos procedimientos prácticos han sido incluidas en una "Lista de mercancías peligrosas". Cuando se quiera buscar información correspondiente al transporte de sustancias, materias u objetos determinados, convendrá consultar dicha Lista.

13 En su 75 periodo de sesiones celebrado en mayo de 2002, el MSC confirmó su anterior decisión de hacer obligatorio el Código IMDG en el derecho internacional con la publicación de la Enmienda 31. Esta segunda revisión en el nuevo formato entró en vigor el 1 de enero de 2004 y adquirió carácter obligatorio sin periodo de transición. No obstante, los Gobiernos pudieron implantar esa Enmienda total o parcialmente, con carácter voluntario, a partir del 1 de enero de 2003. En consecuencia, el MSC adoptó la resolución MSC.123(75) con las enmiendas pertinentes a los capítulos VI y VII del Convenio SOLAS 74, enmendado, para indicar el nuevo carácter del Código IMDG.

13bis En su 78 periodo de sesiones celebrado en mayo de 2004, el MSC adoptó la Enmienda 32 al Código IMDG obligatorio, la cual entrará en vigor el 1 de enero de 2006 sin ningún periodo de transición. No obstante, conforme a lo dispuesto en la resolución MSC 157(78), se insta a los Gobiernos a que implanten esta Enmienda total o parcialmente, con carácter voluntario, a partir del 1 de enero de 2005.

14 A fin de mantener actualizado el Código desde el aspecto operacional del transporte marítimo, será preciso que el MSC continúe 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/cargador, que provengan del Comité de Expertos de las Naciones Unidas. Las enmiendas a la Reglamentación Modelo de las Naciones Unidas, que se espera que continúen introduciéndose cada dos años, constituirán la base de la mayor parte de la actualización del Código IMDG, cuya periodicidad será también de dos años.

15 El Comité de Expertos de las Naciones Unidas y el MSC deberán tener debidamente en cuenta las implicaciones futuras para el transporte -y en particular para el transporte marítimo- que se deriven de la aceptación por parte de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Desarrollo Económico (CNUMAD) de los criterios comunes para la clasificación de los productos químicos en relación con todos los efectos para la vida humana, basándose en un sistema mundialmente armonizado (GHS).

16 Conviene tener en cuenta la circular FAL.6/Circ.10/Rev.1 en la que figura una lista de publicaciones existentes sobre temas y cuestiones relacionados con la interfaz buque/puerto.

17 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: procedimientos de emergencia para buques que transporten mercancías peligrosas" (véase la circular MSC/Circ.1025) y en la "Guía de primeros auxilios para uso en caso de accidentes relacionados con mercancías peligrosas" (véanse la circular MSC/Circ.857 y DSC 3/15/Add.2), respectivamente.

18 Asimismo, con arreglo a lo dispuesto en la parte D del capítulo VII del Convenio SOLAS, todo buque que transporte carga de CNI, según se define en 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).