

## Capítulo 1.1 Disposiciones generales

### 1.1.0 Nota de introducción

Conviene tomar nota de que existen otras reglamentaciones internacionales y nacionales sobre transporte multimodal, las cuales podrán reconocer todas las disposiciones del presente Código, o parte de las mismas. Además, las autoridades portuarias y otros organismos y organizaciones deberían reconocer el Código, pudiendo utilizarlo como base de sus reglamentos sobre almacenamiento y manipulación dentro de sus zonas de carga y descarga.

### 1.1.1 Aplicación e implantación del Código

1.1.1.1 Las disposiciones que figuran en el presente Código son aplicables a todos los buques regidos por el Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974 (SOLAS 1974), enmendado, que transporten mercancías peligrosas, según se definen éstas en la regla 1 de la parte A del capítulo VII de ese Convenio.

1.1.1.2 Las disposiciones de la regla II-2/19 del mencionado Convenio son aplicables a los buques de pasaje y a los buques de carga construidos el 1 de julio de 2002 o posteriormente. Las prescripciones de la regla II-2/54 del Convenio SOLAS 1974, enmendado 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), son aplicables (véase II-2/1.2) a:

.1 los buques de pasaje construidos el 1 de septiembre de 1984 o posteriormente, pero antes del 1 de julio de 2002, o

.2 los buques de carga de arqueo bruto igual o superior a 500, construidos el 1 de septiembre de 1984 o posteriormente, pero antes del 1 de julio de 2002, o

.3 los buques de carga de arqueo bruto inferior a 500, construidos el 1 de febrero de 1992 o posteriormente, pero antes del 1 de julio de 2002.  
Se recomienda que los Gobiernos Contratantes apliquen también dichas prescripciones, en la medida de lo posible, a los buques de carga de arqueo bruto inferior a 500, construidos el 1 de septiembre de 1984 o posteriormente, pero antes del 1 de febrero de 1992.

1.1.1.3 Todos los buques, independientemente de su tipo y tamaño, que transporten sustancias, materiales u objetos considerados en el presente Código como contaminantes del mar, están sujetos a lo dispuesto en el mismo.

1.1.1.4 En ciertas partes del presente Código se prescribe la adopción de una medida determinada, lo cual no quiere decir que la responsabilidad de tomar dicha medida recaiga específicamente sobre ninguna persona en particular. Dicha responsabilidad puede variar según las leyes y la práctica de los distintos países, y según los convenios internacionales en que sean parte los mismos. A los efectos del presente Código, no es necesario establecer a quién incumbe ejecutar la medida de que se trate, sino solamente especificar la medida propiamente dicha. Es prerrogativa de cada gobierno asignar la responsabilidad en cuestión.

1.1.1.5 Si bien el presente Código se considera, desde un punto de vista jurídico, un instrumento obligatorio en virtud de lo dispuesto en el capítulo VII del Convenio SOLAS 74 enmendado, las siguientes disposiciones del mismo mantienen su carácter de recomendación:

.1 capítulo 1.3 (Capacitación); .2 capítulo 1.4 (Disposiciones sobre protección) salvo 1.4.1.1, que adquirirá carácter obligatorio; .3 sección 2.1.0 del capítulo 2.1 (Clase 1 - explosivos, Notas de introducción); .4 sección 2.3.3 del capítulo 2.3 (Determinación del punto de inflamación); .5 columnas 15 y 17 de la Lista de mercancías peligrosas del capítulo 3.2; .6 sección 5.4.5 del capítulo 5.4 (Impreso para el transporte multimodal de mercancías peligrosas), por lo que respecta a la configuración del impreso; .7 capítulo 7.3 (Disposiciones especiales en caso de sucesos y precauciones contra incendios en que intervengan mercancías peligrosas únicamente); .8 sección 7.9.3 (direcciones de las autoridades competentes); y .9 apéndice B.

### 1.1.2 Convenios

#### 1.1.2.1 Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974

La parte A del capítulo VII del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974, (SOLAS 1974), enmendado, trata del transporte de mercancías peligrosas en bultos. A continuación se reproduce su texto íntegro:

## CAPÍTULO VII Transporte de mercancías peligrosas

### Parte A Transporte de mercancías peligrosas en bultos

#### Regla 1 Definiciones

Salvo disposición expresa en otro sentido, a los efectos del presente capítulo regirán las siguientes definiciones:

1 Código IMDG: el Código marítimo internacional de mercancías peligrosas (IMDG) adoptado por el Comité de Seguridad Marítima de la Organización mediante la resolución MSC.122(75), según lo enmienda la Organización, a condición de que tales enmiendas sean adoptadas, entren en vigor y se hagan efectivas de conformidad con las disposiciones del artículo VIII del presente Convenio relativas a los procedimientos de enmienda aplicables al anexo, con la salvedad del capítulo I.

2 Mercancías peligrosas: las sustancias, materias y objetos abarcados por el Código IMDG.

3 En bultos: las formas de contención especificadas en el Código IMDG.

#### Regla 2 Ámbito de aplicación\*

\* Véase: .1 la parte D, en la que figuran prescripciones especiales aplicables al transporte de carga de CNI; y .2 la regla II-2/19, en la que figuran prescripciones especiales aplicables a los buques que transporten mercancías peligrosas.

1 Salvo disposición expresa en otro sentido, la presente parte es aplicable al transporte de las mercancías peligrosas en bultos en todos los buques regidos por las presentes reglas y en los buques de carga de arqueo bruto inferior a 500.

2 Las disposiciones de la presente parte no son aplicables a las provisiones ni al equipo de a bordo.

3 El transporte de mercancías peligrosas en bultos está prohibido a menos que se efectúe de conformidad con las disposiciones de la presente parte.

4 Como complemento de las disposiciones de la presente parte, cada Gobierno Contratante publicará o hará publicar instrucciones detalladas sobre medidas de emergencia y primeros auxilios para los sucesos en que intervengan mercancías peligrosas en bultos, teniendo en cuenta las orientaciones elaboradas por la Organización.\*\*

\*\* Véase: .1 Procedimientos de emergencia para buques que transporten mercancías peligrosas (Guía FEm) (MSC/Circ.1025); y .2 Guía de primeros auxilios para uso en caso de accidentes relacionados con mercancías peligrosas (guía GPA) (MSC/Circ.857), publicados por la Organización.

### Regla 3 Prescripciones aplicables al transporte de mercancías peligrosas

El transporte de mercancías peligrosas en bultos se ajustará a las disposiciones pertinentes del Código IMDG.

#### Regla 4 Documentos

1 En todos los documentos relativos al transporte marítimo de mercancías peligrosas en bultos, dichas mercancías serán designadas por su nombre de expedición correcto (no se admitirán sólo nombres comerciales) y estarán debidamente descritas de acuerdo con la clasificación establecida en el Código IMDG.

2 Entre los documentos de transporte preparados por el expedidor figurará, ya incluida en ellos, ya acompañándolos, una certificación o declaración firmada que haga constar que la remesa que se presenta para el transporte ha sido adecuadamente embalada/envasada, marcada, etiquetada o rotulada, según proceda, y se halla en condiciones de ser transportada.

3 La(s) persona(s) responsable(s) de la arrumazón/carga de mercancías peligrosas en una unidad de transporte\* facilitará(n) un certificado firmado de arrumazón del contenedor/vehículo en el que se haga constar que el cargamento de la unidad ha sido adecuadamente arrumado y afianzado y que se han cumplido todas las prescripciones aplicables de transporte. Tal certificado podrá combinarse con los documentos mencionados en el párrafo 2.

\* Véase el Código marítimo internacional de mercancías peligrosas (Código IMDG), adoptado por la Organización mediante la resolución MSC.122(75).

4 Cuando haya motivo fundado para sospechar que una unidad de transporte en que vayan arrumadas mercancías peligrosas no se ajusta a lo dispuesto en los párrafos 2 ó 3, o cuando no se disponga de un certificado de arrumazón del contenedor/vehículo, no se aceptará para transporte dicha unidad.

5 Todo buque que transporte mercancías peligrosas en bultos llevará una lista o un manifiesto especial que, ajustándose a la clasificación establecida en el Código IMDG, indique las mercancías peligrosas embarcadas y su emplazamiento a bordo. En lugar de tal lista o manifiesto especial cabrá utilizar un plano detallado de estiba que especifique por clases todas las mercancías peligrosas embarcadas y su emplazamiento a bordo. Antes de la partida se entregará una copia de uno de estos documentos a la persona o a la organización designadas por la autoridad del Estado rector del puerto.

### Regla 5 Manual de sujeción de la carga

La carga, las unidades de carga\*\* y las unidades de transporte se embarcarán, estibarán y sujetarán durante todo el viaje de conformidad con lo dispuesto en el Manual de sujeción de la carga aprobado por la Administración. Las normas del Manual de sujeción de la carga serán, como mínimo, equivalentes a las de las directrices elaboradas por la Organización.\*\*\*

\*\* Según se definen en el Código de prácticas de seguridad para la estiba y sujeción de la carga, adoptado por la Organización mediante la resolución A.715(17), enmendada.

\*\*\* Véanse las Directrices para la elaboración del Manual de sujeción de la carga (MSC/Circ.745).

### Regla 6 Notificación de sucesos en que intervengan mercancías peligrosas

1 Cuando se produzca un suceso que entrañe la pérdida efectiva o probable en el mar de mercancías peligrosas transportadas en bultos, el capitán, o la persona que esté al mando del buque, notificará los pormenores de tal suceso, sin demora y con los mayores detalles posibles, al Estado ribereño más próximo. La notificación estará basada en las directrices y los principios generales elaborados por la Organización.\*

\* Véanse los 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, adoptados por la Organización mediante la resolución A.851(20).

2 En caso de que el buque a que se hace referencia en el párrafo 1 sea abandonado, o en caso de que un informe procedente de ese buque esté incompleto 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.

#### 1.1.2.2 Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973/78

1.1.2.2.1 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), trata de la prevención de la contaminación ocasionada por sustancias perjudiciales transportadas por mar en bultos y su texto completo se reproduce a continuación, tal como fue revisado por el Comité de Protección del Medio Marino.\*\*

\*\* El texto original del Anexo III entró en vigor el 1 de julio de 1992. Dado que el texto original elaborado en 1973 se basaba en las reglas correspondientes del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar (Convenio SOLAS), 1960, el MEPC acordó revisar y adoptar oficialmente un nuevo texto, teniendo en cuenta las disposiciones del Convenio SOLAS 1974 y refiriéndose expresamente al Código IMDG. El texto revisado del Anexo III se adoptó mediante la resolución MEPC.58(33) y entró en vigor el 28 de febrero de 1974.

## **Anexo III Reglas para prevenir la contaminación por sustancias perjudiciales transportadas por mar en bultos**

### **Regla 1 Ámbito de aplicación**

1 Salvo disposición expresa en otro sentido, las reglas del presente anexo son de aplicación a todos los buques que transporten sustancias perjudiciales en bultos.

1.1 A los efectos del presente anexo, sustancias perjudiciales son las consideradas como contaminantes del mar en el Código marítimo internacional de mercancías peligrosas (Código IMDG)\*.

\* Véase el Código marítimo internacional de mercancías peligrosas (Código IMDG) adoptado por la Organización mediante la resolución MSC.122(75).

1.2 En el apéndice del presente anexo figuran directrices para determinar si las sustancias que se transportan en bultos son perjudiciales.

1.3 A los efectos del presente anexo, la expresión en bultos remite a las formas de contención especificadas en el Código IMDG para las sustancias perjudiciales.

2 El transporte de sustancias perjudiciales estará prohibido a menos que se realice de conformidad con las disposiciones del presente anexo.

3 Como complemento de las disposiciones del presente anexo, el Gobierno de cada Parte en el Convenio publicará o hará publicar prescripciones detalladas relativas al embalaje/envase, marcado, etiquetado, documentación, estiba, limitaciones cuantitativas y excepciones, con objeto de prevenir o reducir al mínimo la contaminación del medio marino ocasionada por las sustancias perjudiciales.

4 A los efectos del presente anexo, los embalajes/envases vacíos que hayan sido previamente utilizados para transportar sustancias perjudiciales serán considerados a su vez como sustancias perjudiciales a menos que se hayan tomado precauciones adecuadas para garantizar que no contienen ningún residuo perjudicial para el medio marino.

5 Las prescripciones del presente anexo no se aplicarán a los pertrechos ni al equipo de a bordo.

### **Regla 2 Embalaje y envasado**

Los bultos serán de tipo idóneo para que, habida cuenta de su contenido específico, sea mínimo el riesgo de dañar el medio marino.

### **Regla 3 Marcado y etiquetado**

1 Los bultos que contengan alguna sustancia perjudicial irán marcados de forma duradera con el nombre técnico correcto de dicha sustancia (no se admitirán sólo nombres comerciales) y además irán marcados o etiquetados de forma duradera, para indicar que la sustancia es un contaminante del mar. Cuando sea posible se complementará esa identificación utilizando otros medios; por ejemplo, el número correspondiente de las Naciones Unidas.

2 El método de marcar el nombre técnico correcto y de fijar etiquetas en los bultos que contengan alguna sustancia perjudicial será tal que los datos en ellos consignados sigan siendo identificables tras un periodo de tres meses por lo menos de inmersión en el mar. Al estudiar qué métodos de marcado y etiquetado conviene adoptar, se tendrán en cuenta la durabilidad de los materiales utilizados y la naturaleza de la superficie del bulto.

3 Los bultos que contengan cantidades pequeñas de sustancias perjudiciales podrán quedar exentos de las prescripciones sobre marcado.\*

\* Véanse las exenciones específicas estipuladas en el Código marítimo internacional de mercancías peligrosas (Código IMDG).

### **Regla 4 Documentación\*\***

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

1 En todos los documentos relativos al transporte de sustancias perjudiciales por mar en los que haya que nombrar tales sustancias, éstas serán designadas por su nombre técnico correcto (no se admitirán sólo los nombres comerciales), consignándose además, a efectos de identificación, las palabras "CONTAMINANTE DEL MAR".

2 Los documentos de expedición presentados por el expedidor incluirán o irán acompañados de una certificación o declaración firmada que hagan constar que la carga que se presenta para el transporte ha sido adecuadamente embalada/envasada, lleva una marca, etiqueta o rótulo, según proceda, y se halla en condiciones de ser transportada de modo que sea mínimo el riesgo de dañar el medio marino.

3 Todo buque que transporte sustancias perjudiciales llevará una lista o manifiesto especial que indique las sustancias perjudiciales embarcadas y el emplazamiento de éstas a bordo. En lugar de tal lista o manifiesto cabrá utilizar un plano detallado de estiba que muestre el emplazamiento a bordo de todas las sustancias perjudiciales. De tales documentos retendrán también copias en tierra el propietario del buque o su agente hasta que las sustancias perjudiciales hayan sido desembarcadas. Antes de salir del puerto, se entregará una copia de uno de estos documentos a la persona u organización designada por la autoridad del Estado rector del puerto.

4 En caso de que el buque lleve una lista o un manifiesto especial o un plano detallado de estiba, de acuerdo con lo prescrito para el transporte de mercancías peligrosas en el Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974, enmendado, los documentos prescritos en la presente regla podrán combinarse con los correspondientes a las mercancías peligrosas. Cuando se combinen dichos documentos, se establecerá en ellos una clara distinción entre las mercancías peligrosas y las sustancias perjudiciales comprendidas en el presente anexo.

### **Regla 5 Estiba**

Las sustancias perjudiciales irán adecuadamente estibadas y sujetas, para que sea mínimo el riesgo de dañar el medio marino, sin menoscabar por ello la seguridad del buque y de las personas a bordo.

## Regla 6 Limitaciones cuantitativas

Por fundadas razones científicas y técnicas puede ser necesario prohibir el transporte de ciertas sustancias perjudiciales o limitar la cantidad que de ellas se permita transportar en un solo buque. Al establecer esa limitación cuantitativa se tendrán en cuenta las dimensiones, la construcción y el equipo del buque, así como el embalaje/envase y la naturaleza de la sustancia de que se trate.

## Regla 7 Excepciones

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

2 A reserva de lo dispuesto en el presente Convenio se tomarán medidas apropiadas, que se basarán en las propiedades físicas, químicas y biológicas de las sustancias perjudiciales, para reglamentar el lanzamiento al mar, mediante baldeo, de los derrames, a condición de que la aplicación de tales medidas no menoscabe la seguridad del buque y de las personas que pueda haber a bordo.

## Regla 8 Supervisión de las prescripciones operacionales por el Estado rector del puerto\*

\* Véanse los Procedimientos para la supervisión por el Estado rector del puerto, adoptados por la Organización mediante la resolución A.787(19), enmendada mediante la resolución A.882(21).

1 Un buque que esté en un puerto de otra Parte está sujeto a inspección por funcionarios debidamente autorizados por dicha Parte en lo que concierne a las prescripciones operacionales en virtud del presente anexo cuando existan claros indicios para suponer que el capitán o la tripulación no están familiarizados con los procedimientos esenciales de a bordo relativos a la prevención de la contaminación por sustancias perjudiciales.

2 Si se dan las circunstancias mencionadas en el párrafo 1) de la presente regla, la Parte tomará las medidas necesarias para que el buque no zarpe hasta que se haya resuelto la situación de conformidad con lo prescrito en el presente anexo.

3 Los procedimientos relacionados con la supervisión por el Estado rector del puerto estipulados en el artículo 5 del presente Convenio se aplicarán a la presente regla.

4 Ninguna disposición de la presente regla se interpretará de manera que se limiten los derechos y obligaciones de una Parte que lleve a cabo la supervisión de las prescripciones operacionales a que se hace referencia concretamente en el presente Convenio.

## Interpretación unificada del Anexo III

**Regla 4.3** 1.0 En cualquier escala en la que se lleven a cabo operaciones de carga o descarga, incluso parciales, se facilitará, antes de salir del puerto, a la persona u organización designada por la autoridad del Estado rector del puerto, un documento de revisión de los documentos en los que se enumeren las sustancias perjudiciales que van a bordo, se indique su emplazamiento a bordo o figure un plano detallado de estiba.

## 1.1.3 Transporte de material radiactivo

### 1.1.3.1 Generalidades

1.1.3.1.1 Estas disposiciones fijan normas de seguridad que permiten someter a un grado razonable de control los riesgos inherentes a la radiación y la criticidad, así como los riesgos térmicos que pueden correr las personas, los bienes y el medio ambiente en relación con el transporte de materiales radiactivos. Estas disposiciones, que se basan en el Reglamento para el transporte seguro de materiales radiactivos, edición de 1996 (revisada), Colección de Normas de Seguridad (revisadas) N TS-R-1 (ST-1, Revisada) (ISBN 92-0-104996-X), del Organismo Internacional de Energía Atómica (OIEA), establecen requisitos destinados especialmente a los propietarios de buques y a las personas que manipulan bultos que contienen materiales radiactivos en puertos y a bordo de buques, sin que sea necesario que consulten el mencionado Reglamento del OIEA. No obstante, el Reglamento que publica el OIEA también contiene esquemas sinópticos de los requisitos que se han de cumplir para el transporte de tipos específicos de remesas, los cuales no figuran en el presente Código. Dichos esquemas, que no contienen nuevas disposiciones, resumen los requisitos que establece el Reglamento y pueden utilizarse para una consulta rápida, aunque no prevalecen sobre las disposiciones del TS-R-1 ni del presente Código.

1.1.3.1.2 El objetivo de estas disposiciones es proteger a las personas, los bienes y el medio ambiente de los efectos de las radiaciones durante el transporte de materiales radiactivos. Esta protección se logrará aplicando los siguientes requisitos:

- .1 contención del contenido radiactivo;
- .2 control de los niveles de radiación externa;
- .3 prevención de la criticidad; y
- .4 prevención de los daños ocasionados por el calor.

Estos requisitos se satisfacen, en primer lugar, aplicando un enfoque graduado a los límites de contenido de los bultos y medios de transporte y a las normas relativas a las características funcionales que se aplican a los diseños de bultos dependiendo del riesgo del contenido radiactivo. En segundo lugar, se satisfacen imponiendo requisitos relativos al diseño y utilización de los bultos y al mantenimiento de los embalajes/envases, incluida la consideración de la índole del contenido radiactivo. Por último, se satisfacen aplicando controles administrativos incluida, cuando proceda, la aprobación de las autoridades competentes.

1.1.3.1.3 El presente Código se aplica al transporte por vía marítima de materiales radiactivos, incluido el transporte incidentalmente afectado al uso de materiales radiactivos. El transporte abarca todas las operaciones y condiciones relacionadas con el traslado de materiales radiactivos e inherentes al mismo; comprenden el diseño, la fabricación, el mantenimiento y la reparación de embalajes/envases y la preparación, expedición, carga, acarreo, incluido almacenamiento en tránsito, descarga y recepción en el destino final de cargas de materiales radiactivos y bultos. Se aplica un enfoque graduado a las normas relativas a las características funcionales que señala el presente Código, caracterizado por tres niveles generales de gravedad:

- .1 condiciones de transporte rutinarias (sin incidentes);
- .2 condiciones de transporte normales (pequeños percances); y
- .3 condiciones de accidente durante el transporte.

### 1.1.3.2 Programa de protección radiológica

1.1.3.2.1 Se establecerá un programa de protección radiológica para el transporte de materiales radiactivos que consistirá en una serie de disposiciones sistemáticas encaminadas a permitir una adecuada consideración de las medidas de protección radiológica.

1.1.3.2.2 La naturaleza y el alcance de las medidas que se aplicarán en el programa guardarán relación con la magnitud y la probabilidad de que ocurra exposición a las radiaciones. El programa incorporará las disposiciones que se señalan en 1.1.3.2.3, 1.1.3.2.4, 1.1.3.2.5, 7.2.9.1, 7.2.9.2 y las disposiciones aplicables a la respuesta para casos de emergencia que se señalan en 7.3.9. Los documentos del programa deberán ponerse a disposición de la autoridad competente pertinente, cuando así se solicite, con fines de inspección.

1.1.3.2.3 Se optimizarán la protección y la seguridad de modo que la magnitud de las dosis individuales, el número de personas expuestas y la probabilidad de que ocurran exposiciones se mantengan en el valor más bajo que pueda razonablemente alcanzarse, teniendo en cuenta los factores económicos y sociales, y que las dosis que reciban las personas están por debajo de los límites de dosis correspondientes. Se adoptará un enfoque estructurado y sistemático que tenga en cuenta las interrelaciones entre el transporte y otras actividades.

1.1.3.2.4 Las personas que participen en el transporte deberán recibir capacitación apropiada en relación con los riesgos radiológicos involucrados y las precauciones a adoptar para asegurar la limitación de su exposición y la de otras personas que pudieran resultar afectadas por las actividades que ellos realicen.

1.1.3.2.5 En casos de exposición ocupacional ocasionada por actividades de transporte, cuando se determine que la dosis efectiva:

.1 es casi improbable que sea superior a 1mSv por año, no serán necesarias pautas especiales de trabajo, ni vigilancia radiológica detallada ni programas de evaluación de dosis o mantenimiento de registros individuales;

.2 es probable que se encuentre comprendida entre 1 y 6 mSv por año, será necesario un programa de evaluación de dosis mediante la vigilancia radiológica en el lugar de trabajo o la vigilancia de la exposición individual;

.3 es probable que sea superior a 6 mSv por año, deberá procederse a la vigilancia radiológica individual.

Cuando se lleve a cabo la vigilancia individual o de los lugares de trabajo, se deberán mantener los registros apropiados.

1.1.3.2.6 La autoridad competente pertinente deberá adoptar disposiciones para que se efectúen evaluaciones periódicas de las dosis de radiación recibidas por las personas a causa del transporte de materiales radiactivos, a fin de cerciorarse de que el sistema de protección y seguridad cumple con las Normas básicas internacionales de seguridad para la protección contra las radiaciones ionizantes y para la seguridad de las fuentes de radiación, Colección de normas de seguridad del OIEA, volumen N 115, Viena (1996).

### 1.1.3.3 Garantía de calidad y verificación del cumplimiento

1.1.3.3.1 Con el fin de asegurar el cumplimiento de las disposiciones pertinentes del presente Código se establecerán y aplicarán programas de garantía de calidad basados en las normas internacionales, nacionales o de otra índole aceptables para la autoridad competente para el diseño, fabricación, ensayo, documentación, utilización, mantenimiento e inspección de todos los materiales radiactivos en forma especial, materiales radiactivos de baja dispersión y bultos, así como para las operaciones de transporte y almacenamiento en tránsito. Se mantendrá a disposición de la autoridad competente la certificación de que se han cumplido plenamente las especificaciones relativas al diseño. El fabricante, el remitente o el usuario deberán estar preparados para facilitar la inspección por la autoridad competente durante la fabricación y utilización y para demostrar a la correspondiente autoridad competente que:

.1 los métodos y materiales utilizados para la fabricación se ajustan a las especificaciones aprobadas relativas al diseño; y

.2 todos los embalajes/envases se inspeccionan periódicamente y, en caso necesario, se reparan y mantienen en buenas condiciones, de modo que sigan ajustándose a todos los requisitos y especificaciones pertinentes, incluso después de un uso repetido.

Cuando sea necesaria la aprobación de la autoridad competente, dicha aprobación deberá tener en cuenta y depender de la idoneidad del programa de garantía de calidad.

1.1.3.3.2 Incumbe a la autoridad competente la responsabilidad de verificar el cumplimiento del presente Código. La forma de cumplir con tal responsabilidad incluye el establecimiento y ejecución de un programa de control del diseño, fabricación, ensayos, inspección y mantenimiento de los embalajes, la clasificación de mercancías peligrosas, y la preparación, documentación, manipulación y estiba de bultos por los remitentes y transportistas, para disponer así de pruebas de que se cumplen en la práctica las disposiciones del presente Código.

#### 1.1.3.4 Arreglos especiales

1.1.3.4.1 Por arreglos especiales se entenderá aquellas disposiciones, aprobadas por la autoridad competente, en virtud de las cuales podrá ser transportada una remesa que no satisfaga todos los requisitos aplicables al transporte de material radiactivo del presente Código.

1.1.3.4.2 Las remesas para las que no sea posible satisfacer las disposiciones aplicables a la Clase 7 se transportarán exclusivamente en virtud de arreglos especiales. Siempre que la autoridad competente haya comprobado que no es posible satisfacer las disposiciones aplicables a la Clase 7 del presente Código y se haya demostrado el cumplimiento de las normas obligatorias de seguridad establecidas por el presente Código por medios distintos, la autoridad competente podrá aprobar arreglos especiales para operaciones de transporte de una o de una serie planificada de remesas múltiples. El grado global de seguridad durante el transporte deberá equivaler, cuando menos, al que se alcanzaría de cumplirse todas las disposiciones aplicables. Las remesas internacionales de este tipo requerirán aprobación multilateral.

### **1.1.3.5 Material radiactivo que posea otras propiedades peligrosas**

1.1.3.5.1 Además de las propiedades radiactivas y fisibles, se deberán tener en cuenta en la documentación, el embalaje/envasado, etiquetado, marcado, rotulado, estiba, segregación y transporte, todos los demás riesgos secundarios del contenido del bulto, como son, por ejemplo, las propiedades de ser explosivo, inflamable, pirofórico, químicamente tóxico y corrosivo, de manera que se cumplan todas las disposiciones pertinentes para el transporte de mercancías peligrosas del presente Código. Conviene tener en cuenta la formación de otras sustancias peligrosas que puedan resultar de la reacción entre el contenido de una remesa y la atmósfera o el agua en caso de que un accidente provoque la ruptura del sistema de contención, como por ejemplo, la descomposición del hexafluoruro de uranio (UF<sub>6</sub>) en una atmósfera húmeda.

### **1.1.3.6 Incumplimiento**

1.1.3.6.1 En caso de incumplimiento de cualquiera de los límites del presente Código aplicables al nivel de radiación o de contaminación:

.1 el consignador será informado del incumplimiento por el transportista, si el incumplimiento se advierte durante el transporte; o por el consignatario, si el incumplimiento se advierte a la llegada;

.2 el transportista, el consignador o el consignatario, según corresponda:

- i) tomará medidas inmediatas para mitigar las consecuencias del incumplimiento;
- ii) investigará el incumplimiento y sus causas, circunstancias y consecuencias;
- iii) adoptará las medidas pertinentes para remediar las causas y circunstancias que condujeron al incumplimiento y para impedir que se repitan circunstancias semejantes a las que dieron lugar al incumplimiento; y iv) comunicará a la autoridad o autoridades competentes pertinentes las causas del incumplimiento y las medidas correctivas o preventivas que se han adoptado o que se adoptarán; y

.3 el incumplimiento deberá ser notificado lo antes posible al consignador y a la autoridad o autoridades competentes pertinentes, respectivamente, y de forma inmediata cuando se haya producido o se esté produciendo una situación de emergencia.

### **1.1.4 Mercancías peligrosas cuyo transporte se prohíbe**

1.1.4.1 Salvo que se disponga otra cosa en el presente Código, queda prohibido el transporte de las sustancias y objetos que a continuación se describen:

Las sustancias y objetos que, en el estado en que se presentan para el transporte, pueden explotar, reaccionar peligrosamente, producir una llama o un desprendimiento peligroso de calor o una emisión de gases o vapores tóxicos, corrosivos o inflamables, en las condiciones normales de transporte.

En el capítulo 3.3, la disposición especial 900 contiene una lista de sustancias prohibidas para el transporte.