

DIRECTRICES TÉCNICAS
INTERNACIONALES SOBRE
MUNICIONES

IATG
08.10

Segunda edición
2015-02-01

Transporte de municiones

Advertencia

Las Directrices Técnicas Internacionales sobre Municiones (IATG) están sujetas a evaluación y revisión periódicas. Este documento se encuentra actualizado y vigente desde la fecha indicada en la portada. Para verificar su estado, los usuarios deberán consultar el sitio web del programa SaferGuard del proyecto IATG de las Naciones Unidas a través de la Oficina para Asuntos de Desarme de las Naciones Unidas (UNODA) en:

www.un.org/disarmament/un-safeguard.

Aviso sobre derechos de autor

Este documento constituye las Directrices Técnicas Internacionales sobre Municiones y está protegido por los derechos de autor de las Naciones Unidas. Queda prohibida la reproducción, almacenamiento o distribución de este documento o de cualquier extracto del mismo en cualquier forma, por cualquier medio o para cualquier otro propósito sin el consentimiento previo por escrito de la UNODA, que actúa a nombre y en representación de la ONU.

Este documento no está autorizado para su venta.

Oficina para Asuntos de Desarme de las Naciones Unidas (UNODA)
Sede de las Naciones Unidas, Nueva York, NY 10017, USA

Correo electrónico: conventionalarms-unoda@un.org
Teléfono: +1 917 367 2904
Fax: +1 917 367 1757

Índice

Índice	ii
Prólogo.....	iii
Introducción.....	iv
Transporte de municiones	1
1 Alcance	1
2 Referencias normativas	1
3 Términos y definiciones	1
4 Generalidades	2
4.1 Reglamentación Modelo de las Naciones Unidas.....	2
5 Transporte de municiones por carretera	3
6 Transporte de municiones por ferrocarril.....	3
7 Transporte de municiones por vía aérea.....	4
8 Transporte de municiones por vía marítima.....	6
9 Protección durante el transporte (NIVEL 1).....	6
9.1 Requisitos generales de protección (movimiento logístico)	6
9.1.1. Transporte por carretera	7
9.1.2. Transporte ferroviario	7
9.1.3. Transporte aéreo	7
9.1.4. Transporte marítimo	8
9.2 Documentación	8
9.3 Procedimientos de emergencia	8
Anexo A (Normativas) Referencias	9
Anexo B (Informativas) Referencias	10
Anexo C (Informativas) Estructura de la Reglamentación Modelo de las Naciones Unidas	11
Registro de Modificaciones	12

Prólogo

Las existencias de municiones obsoletas, inestables y excedentes presentan un doble riesgo: por un lado, la proliferación ilegal y, por otro, las explosiones accidentales. Estos riesgos han provocado desestabilización y desastres humanitarios en todas las regiones del mundo.

Para una adecuada gestión de existencias es crucial proceder a la identificación de excedentes – es decir, la porción de armas y municiones que no constituye una necesidad operativa. Cuando no se identifican los excedentes, se considera que todo el contenido de la existencia conserva su valor operativo. A pesar de que ya no se utilizan, los excedentes de armas y municiones continúan llenando los almacenes y pueden, por lo tanto, presentar un serio riesgo para la protección y seguridad.

En muchos países, la gestión deficiente de existencias es más bien la regla que la excepción. En muchas instancias, no se presta la debida atención ni a las existencias con excedentes ni a la ausencia de una política adecuada para la gestión de existencias. Los gobiernos no están conscientes de los excedentes. Además, sus existencias nacionales representan un riesgo para la seguridad pública y el desvío desde los almacenes contribuye a incrementar el crimen y la violencia armada.

En el año 2011, las Naciones Unidas elaboró las Directrices Técnicas Internacionales sobre Municiones (IATG, por sus siglas en inglés) para garantizar que las Naciones Unidas en conjunto brinda en forma consistente asesoría de alta calidad y apoyo en la gestión de municiones. Estas directrices son utilizadas por numerosos actores, incluyendo organismos internacionales, entidades no gubernamentales y autoridades nacionales.

El programa SaferGuard de las Naciones Unidas se encarga de administrar las IATG, así como los demás temas sobre municiones convencionales.

Teniendo en cuenta la diversidad de capacidades de los Estados, las IATG contemplan tres niveles de exhaustividad en orden ascendente, referidos como «niveles del proceso de reducción de riesgos» (RRPL, por sus siglas en inglés). Estos niveles están indicados en cada IATG como NIVEL 1 (básico), NIVEL 2 (intermedio) o NIVEL 3 (avanzado).

El objetivo de las contrapartes ejecutoras debería ser mantener los procesos de gestión de existencias por lo menos en el nivel RRPL 1. En general, esto contribuirá a reducir el riesgo de manera significativa. Luego, se pueden incorporar mejoras permanente y gradualmente a la infraestructura y los procesos de gestión de existencias a medida que el personal mejore sus capacidades y se cuente con mayores recursos. Estas acciones serían equivalentes a los niveles RRPL 2 y RRPL 3.

Los RRPL se determinan calculando la puntuación ponderada de un cuestionario sobre una existencia de municiones específico. Se puede contar con una lista de control en: <https://www.un.org/disarmament/un-safeguard/risk-reduction-process-levels/>.

Las IATG son revisadas regularmente para reflejar las normas y prácticas que se vienen desarrollando sobre gestión de existencias de municiones, así como para incorporar los cambios resultantes de modificaciones en los reglamentos y requisitos internacionales. Las IATG también están disponibles en diversos idiomas.

Para consultar la última versión de cada directriz, junto con herramientas prácticas en apoyo a la implementación de las IATG, ingrese al siguiente enlace <https://www.un.org/disarmament/un-safeguard/>.

Introducción

El transporte de mercancías peligrosas (incluyendo municiones y explosivos) debería regularse a fin de prevenir, en la medida de lo posible, accidentes para las personas o los bienes y daños al medio ambiente, a los medios de transporte empleados o a otras mercancías.

De contar con diferentes regulaciones en cada país y tipos de transporte, el movimiento internacional de municiones y explosivos se vería seriamente obstaculizado, si no imposible e inseguro, sin acuerdos internacionales. Dado que las municiones y los explosivos también pueden estar sujetos a otros tipos de restricciones (es decir, requisitos de almacenamiento seguro y factores de protección del medio ambiente), es necesaria la suscripción de acuerdos coherentes para su transporte seguro dentro de los Estados y entre estos.

A fin de garantizar la coherencia entre los distintos sistemas normativos, las Naciones Unidas han desarrollado mecanismos para la armonización de los criterios de clasificación de riesgos¹ durante el transporte y las condiciones de seguridad del transporte. Estos son aceptados por otros acuerdos internacionales relacionados con el transporte de municiones y explosivos por carretera, ferrocarril, aire o mar.

¹ Véase IATG 01.50 *Sistema y Códigos de Clasificación de Riesgos de Explosivos de la ONU*.

Transporte de municiones

1 Alcance

Esta IATG presenta los acuerdos e instrumentos internacionales existentes para el transporte seguro de municiones convencionales.

2 Referencias normativas

Los siguientes documentos de referencia son indispensables para la aplicación de este documento. Para referencias con fecha únicamente se aplica la edición citada. Para referencias sin fecha se aplica la última edición del documento de referencia (incluida cualquier versión modificada).

El Anexo A contiene una lista de referencias normativas. Las referencias normativas son documentos importantes a los que se hace referencia en esta directriz y que forman parte de las disposiciones de esta directriz.

Asimismo, el Anexo B contiene una lista adicional de referencias informativas en forma de bibliografía, que incluye documentos adicionales con información útil complementaria sobre las fórmulas para la gestión de existencias de municiones convencionales.

3 Términos y definiciones

Para efectos de la presente directriz, se emplearán los siguientes términos y definiciones, así como la lista más exhaustiva que figura en el documento IATG 01.40:2015[E] *Términos, definiciones y abreviaturas*.

En todos los módulos de las Directrices Técnicas Internacionales sobre Municiones, las palabras «deberá», «debería», «puede» (en el sentido de permiso) y «puede» (en el sentido de capacidad) se utilizan para expresar las disposiciones de conformidad con su uso en las normas ISO.

- a) **«deberá» indica un requisito:** se utiliza para indicar los requisitos que es preciso seguir rigurosamente para ajustarse al documento y de los cuales no se permite ninguna desviación.
- b) **«debería» indica una recomendación:** se utiliza para indicar que, entre varias posibilidades, una es la que más se ajusta, sin mencionar ni excluir a otras; que es preferible llevar a cabo una acción determinada, pero no indispensable; o que (en su forma negativa «no debería») una posibilidad determinada o curso de acción está desaconsejado, pero no prohibido.
- c) **«puede» indica permiso:** se utiliza para indicar un curso de acción permitido dentro de los límites del documento.
- d) **«puede» indica posibilidad y capacidad:** se utiliza para expresar declaraciones de posibilidad y capacidad, ya sean materiales, físicas o casuales.

4 Generalidades

La responsabilidad del transporte de mercancías peligrosas en el sistema de las Naciones Unidas recae en la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas (CEPE)², cuyo mandato incluye el establecimiento de normas y convenios para facilitar la cooperación internacional para el transporte dentro y fuera de la región europea.

La CEPE es responsable del Sistema Globalmente Armonizado de Clasificación y Etiquetado de productos químicos (GHS)³. Este es un sistema único y armonizado a nivel mundial que aborda la clasificación de productos químicos, etiquetas y fichas de datos de seguridad durante el transporte; este sistema incluye explosivos militares y civiles, que se explican más detalladamente en la IATG 01.50 *Sistema y Códigos de Clasificación de Peligros Explosivos*.

4.1 Reglamentación Modelo de las Naciones Unidas⁴

Las Recomendaciones de las Naciones Unidas relativas al Transporte de Mercancías Peligrosas (denominadas *Recomendaciones de las Naciones Unidas* y, a veces, «Libro Naranja») han sido elaboradas por el Comité de Expertos del Consejo Económico y Social de las Naciones Unidas para el Transporte de Mercancías Peligrosas a la luz del avance técnico, el advenimiento de nuevas sustancias y materiales, las exigencias de los sistemas de transporte modernos y, sobre todo, la exigencia de garantizar la seguridad de las personas, la propiedad y el medio ambiente. Están dirigidas a los gobiernos y a las organizaciones internacionales interesadas en la regulación del transporte de mercancías peligrosas, entre ellas, las municiones y los explosivos.

Las *Recomendaciones de las Naciones Unidas* se presentan como la *Reglamentación Modelo de las Recomendaciones de las Naciones Unidas relativas al Transporte de Mercancías Peligrosas*⁵ (denominada *Reglamentación Modelo de las Naciones Unidas*). Su objetivo es presentar un sistema básico de disposiciones que permita un desarrollo uniforme de los reglamentos nacionales e internacionales que rigen los distintos modos de transporte; y que sigan siendo lo suficientemente flexibles como para adaptarse a cualquier requisito especial que pueda tener que cumplir. Se espera que los gobiernos, las organizaciones intergubernamentales y otras organizaciones internacionales, al revisar o elaborar los reglamentos que tienen a su cargo, se ajusten a los principios establecidos en el *Reglamentación Modelo de las Naciones Unidas*, contribuyendo así a la armonización mundial en este campo.

La estructura, el formato y el contenido de la *Reglamentación Modelo de las Naciones Unidas* deberían seguirse lo más estrictamente posible a fin de generar un enfoque que sea más fácil de usar, facilitar la labor de los organismos encargados de hacer cumplir la ley y reducir la carga administrativa. Aunque sólo es una recomendación, el *Reglamentación Modelo de las Naciones Unidas* se redactó en un sentido obligatorio (es decir, la palabra «deberá» se emplea en todo el texto en lugar de «debiera») para facilitar el uso directo de la *Reglamentación Modelo de las Naciones Unidas* como base de los reglamentos nacionales e internacionales sobre el transporte.

La estructura del *Reglamentación Modelo de las Naciones Unidas* relativa a las municiones y los explosivos figura en el Anexo C.

² www.unece.org.

³ *Sistema Globalmente Armonizado de Clasificación y Etiquetado de Productos Químicos de las Naciones Unidas (GHS)*. ST/SG/AC.10/30/Rev.5. Ginebra. Naciones Unidas. 2013.

⁴ Extraído de http://www.unece.org/trans/danger/publi/unrec/rev13/13nature_e.html.

⁵ *Reglamentación Modelo de las Recomendaciones de las Naciones Unidas relativas al Transporte de Mercancías Peligrosas*, (Decimoctava edición revisada), ST/SG/AC.10/1/Rev.18, (ISBN 978-92-1-139146Ed-6), Nueva York y Ginebra, Naciones Unidas, 2013. (Denominado como la *Reglamentación Modelo de las Naciones Unidas*).

La Reglamentación Modelo de las Naciones Unidas es un documento complementario al Sistema Globalmente Armonizado y contiene detalles de los símbolos y clasificaciones de riesgos necesarios para el transporte seguro de municiones y explosivos. Este sistema de clasificación de riesgos se explica en la IATG 01.50 *Sistema y Códigos de Clasificación de Riesgos de Explosivos de las Naciones Unidas*, la cual es una referencia normativa para la presente IATG.

Por lo tanto, las municiones y los explosivos deberían clasificarse, etiquetarse y marcarse durante el transporte de conformidad con los requisitos de la IATG 01.50 *Sistema y Códigos de Clasificación de Riesgos de Explosivos de las Naciones Unidas*.

Las municiones y los explosivos deberían transportarse de conformidad con los requisitos de la *Reglamentación Modelo de las Recomendaciones de las Naciones Unidas relativas al Transporte de Mercancías Peligrosas*.⁶

5 Transporte de municiones por carretera

Aunque la *Reglamentación Modelo de las Naciones Unidas* proporciona el marco básico para el transporte seguro de explosivos por carretera, está diseñada de manera genérica para el modo de transporte y no específicamente para el transporte por carretera. Por consiguiente, el *Acuerdo Europeo sobre el Transporte Internacional de Mercancías Peligrosas por Carretera (ADR, por sus siglas en inglés)*⁷ fue desarrollado por la CEPE, y está específicamente diseñado para regular el transporte de mercancías peligrosas (incluyendo municiones y explosivos) por carretera. El ADR sigue, casi al pie de la letra, el diseño, la estructura, la redacción y los requisitos de la *Reglamentación Modelo de las Naciones Unidas*.⁸

El Acuerdo *per se* es breve y sencillo. El artículo clave es el segundo, que establece que, además de algunas mercancías excesivamente peligrosas, otras mercancías peligrosas (incluyendo municiones y explosivos) pueden transportarse internacionalmente en vehículos por carretera siempre que se cumpla lo siguiente:

- a) las condiciones establecidas en el anexo A del ADR para el transporte de municiones y explosivos, en particular en lo que atañe a su embalaje y etiquetado; y
- b) las condiciones establecidas en el anexo B del ADR, en particular en lo que atañe a la construcción, el equipamiento y el funcionamiento del vehículo de carretera que transporta municiones y explosivos.

Por lo tanto, las municiones y los explosivos se deberían transportar por carretera de conformidad con los requisitos del *Acuerdo Europeo sobre el Transporte Internacional de Mercancías Peligrosas por Carretera*.

6 Transporte de municiones por ferrocarril

El acuerdo internacional que regula el transporte seguro de mercancías peligrosas (incluyendo municiones y explosivos) por ferrocarril es el *Convenio relativo a los transportes internacionales por ferrocarril (COTIF)*⁹.

⁶ La *Reglamentación Modelo de las Naciones Unidas* se ha utilizado como base para los requisitos específicos del modo de transporte, los cuales son abordados en la presente IATG entre los puntos 5 y 8.

⁷ *Acuerdo Europeo sobre el Transporte Internacional de Mercancías Peligrosas por Carretera (ADR)*, ECE/TRANS/225 (Vol. 1 y II), Nueva York y Ginebra. 01 de enero de 2013.

⁸ El ADR también es compatible con la estructura del Reglamento internacional sobre el transporte de mercancías peligrosas por ferrocarril (RID, por sus siglas en inglés) (véase el Punto 6) y del Código Marítimo Internacional de Mercancías Peligrosas (IMDG, por sus siglas en inglés) (véase el Punto 8).

⁹ *Convenio relativo a los transportes internacionales por ferrocarril (COTIF)* 09 de mayo de 1980, modificado por el Protocolo de Vilna de 03 de junio de 1999.

El COTIF se gestiona a través de la Organización Intergubernamental para los Transportes Internacionales por Ferrocarril (OTIF, por sus siglas en francés)^{10 11}, cuyo principal objetivo es desarrollar sistemas legales uniformes que se aplican al transporte de pasajeros y mercancías en el tráfico internacional por ferrocarril. Estos sistemas legales han existido durante décadas y se conocen como las Reglas uniformes CIV¹² y CIM¹³, que son efectivamente contratos de transporte a través de las fronteras entre estados.

La OTIF ha desarrollado además un *Reglamento internacional sobre el transporte de mercancías peligrosas por ferrocarril (RID)*, (*Apéndice I del Anexo B al Convenio relativo a los transportes internacionales por ferrocarril*).

Por lo tanto, las municiones y los explosivos deberían transportarse por ferrocarril de conformidad con los requisitos del *Reglamento internacional sobre el transporte de mercancías peligrosas por ferrocarril (RID)*.

7 Transporte de municiones por vía aérea

Las mercancías peligrosas, que incluyen municiones y explosivos, se transportan regularmente y rutinariamente por vía aérea. Para garantizar que la aeronave y sus ocupantes no estén en riesgo, existen normas internacionales que cada Estado, en virtud de las disposiciones del *Convenio de Chicago*,^{14 15} debería introducir en la legislación nacional. Este sistema garantiza el control gubernamental sobre el transporte aéreo de mercancías peligrosas y establece una armonización mundial de las normas de seguridad.

El anexo 18 del *Convenio de Chicago* abarca el transporte sin riesgos de mercancías peligrosas por vía aérea. En general, establece principios generales, pero una de las Normas exige que las mercancías peligrosas se transporten de conformidad con las *Instrucciones Técnicas para el Transporte sin Riesgos de Mercancías Peligrosas por Vía Aérea*¹⁶ (denominadas «*Instrucciones Técnicas*»). El Anexo 18 exige que los Estados cuenten con procedimientos de inspección y aplicación para garantizar que las mercancías peligrosas se transporten de conformidad con los requisitos.

Las «*Instrucciones Técnicas*» son gestionadas por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) y contienen un conjunto muy completo de requisitos; entre otras cosas, prevén la clasificación de mercancías peligrosas y tienen una lista de ellas. La lista identifica las mercancías que son:

- a) prohibidas bajo cualquier circunstancia;
- b) prohibidas tanto en aeronaves de pasajeros como de carga en circunstancias normales, pero podría transportarse únicamente en circunstancias excepcionales con sujeción a la exención de los Estados interesados;

¹⁰ www.otif.org

¹¹ 48 Estados son miembros de la OTIF (al 30 de septiembre de 2014). Todos los Estados europeos (incluyendo los Estados Bálticos, la Federación de Rusia y Ucrania), los tres Estados del Cercano Oriente (Irak, Irán y Siria) y los tres Estados del norte de África (Argelia, Marruecos y Túnez). Jordania es miembro asociado.

¹² *Reglas Uniformes relativas al Contrato de Transporte Internacional de Viajeros y Equipajes por Ferrocarril*.

¹³ *Reglas Uniformes relativas al Contrato de Transporte de Mercancías por Ferrocarril*.

¹⁴ *Convenio sobre Aviación Civil Internacional, Anexo 18. Transporte Sin Riesgos de Mercancías Peligrosas por Vía Aérea*. (Cuarta Edición). ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL (OACI). 17 de noviembre de 2011.

¹⁵ Actualmente hay 190 países signatarios del Convenio de Chicago.

¹⁶ *Instrucciones Técnicas para el Transporte Sin Riesgos de Mercancías Peligrosas por Vía Aérea de la OACI*. (Doc. 9284). (Disponible a través de www.icao.int)

- c) prohibidas en las aeronaves de pasajeros, pero permitidas en las aeronaves de carga en circunstancias normales; y
- d) permitidas tanto en aeronaves de pasajeros como de carga en circunstancias normales.

Las «*Instrucciones técnicas*» exigen que se embalen todas las mercancías peligrosas y, en general, restrinjan la cantidad por paquete en función del grado de riesgo y del tipo de aeronave (es decir, de pasajero o de carga) que se va a utilizar. Por lo general, no hay ninguna restricción en el número de paquetes por aeronave.

Las «*Instrucciones técnicas*» estipulan el tipo de embalaje y los métodos que se utilizarán, incluyendo las especificaciones detalladas para el embalaje y el estricto régimen de prueba que deben completar con éxito antes de poder utilizarlos. Existen requisitos para la marcación y etiquetado de los paquetes y la documentación de los envíos.

En las «*Instrucciones Técnicas*» se exige que cada paquete de mercancías peligrosas sea inspeccionado externamente por el operador antes del transporte para asegurarse de que se encuentra en buen estado y que cumpla con todos los requisitos pertinentes. Los paquetes están sujetos a:

- a) restricciones de carga;
- b) separación de los que contienen mercancías peligrosas incompatibles; y
- c) métodos de restricción para evitar el movimiento en vuelo.

Los operadores de aeronaves deberían tener conocimiento de las mercancías peligrosas que van en sus aeronaves. En caso de un accidente aéreo, las «*Instrucciones Técnicas*» exigen que se informe, lo antes posible, al Estado en el que se produjo el accidente de lo que había a bordo y dónde se encontraba. Sin embargo, es posible que, dependiendo de las circunstancias y el lugar de un accidente, esta información no esté disponible de inmediato.

Las «*Instrucciones Técnicas*» también exigen que los operadores informen a la autoridad pertinente de accidentes e incidentes relacionada con mercancías peligrosas. A su vez, los Estados deberían disponer de procedimientos para investigar tales sucesos.

Las «*Instrucciones Técnicas*» contienen requisitos de capacitación, que deberían aplicarse a todos los involucrados en la expedición, manipulación y transporte de mercancías peligrosas, carga y equipaje de pasajeros. Estos incluyen la necesidad de capacitación continua cada dos años y llevar registros de capacitación. Hay responsabilidades específicas para los expedidores y operadores. Los transportistas se deberán asegurar de que el personal que prepare los envíos de mercancías peligrosas reciba capacitación o de que se utilice otra organización con personal capacitado. Los operadores de aeronaves deberán asegurarse de que su propio personal y el de sus agentes de manipulación/manejo estén capacitados. Los programas de capacitación para los operadores deberían estar sujetos a la aprobación del Estado del operador.

Por lo tanto, las municiones y los explosivos deberían transportarse por vía aérea de conformidad con:

- a) el Anexo 18 del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional, Transporte Sin Riesgos de Mercancías Peligrosas por Vía Aérea*. (Cuarta Edición). OACI. 17 de noviembre de 2011; y
- b) *Instrucciones Técnicas para el Transporte Sin Riesgos de Mercancías Peligrosas por Vía Aérea de la OACI*. (Doc. 9284).

La Asociación de Transporte Aéreo Internacional (IATA) ha elaborado una versión del «manual de campo» de las «*Instrucciones Técnicas*» de la OACI. El Reglamento sobre Mercancías

Peligrosas¹⁷ (DGR, por sus siglas en inglés) de la IATA presenta los requisitos para el envío de mercancías peligrosas por vía aérea en un formato fácil de usar y de interpretar. También incluye información adicional que puede ayudar a los transportistas a asegurarse de que sus envíos cumplan los estándares de las aerolíneas y sean aceptados rápida y fácilmente por estas. Por último, dado que las aerolíneas miembros de la IATA son algo más estrictas en sus requisitos que las *Instrucciones Técnicas de la ICAO*, la DGR especifica con mayor precisión cómo preparar un envío. Por lo tanto, la DGR también debería consultarse antes de transportar municiones en una aerolínea miembro de la IATA.

8 Transporte de municiones por vía marítima

El transporte de mercancías peligrosas (incluyendo municiones y explosivos) en el mar está comprendido en el ámbito de aplicación del *Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar* (SOLAS, por sus siglas en inglés).^{18 19} El capítulo VII, parte A del SOLAS hace referencia al transporte de mercancías peligrosas.

El capítulo VII, Parte A, abarca el transporte de mercancías peligrosas en paquetes. Incluye disposiciones para la clasificación, el embalaje, la marcación, el etiquetado, la documentación y la estiba de mercancías peligrosas. Los Estados Partes del Convenio están obligados a emitir instrucciones a nivel nacional. El Capítulo VII hace obligatorio el uso del *Código Marítimo Internacional de Mercancías Peligrosas* (IMDG, por sus siglas en inglés),^{20 21} elaborado por la Organización Marítima Internacional²², que se actualiza constantemente para incluir nuevas mercancías peligrosas y para complementar o revisar las disposiciones existentes.

Las municiones y los explosivos deberían transportarse por mar de conformidad con:

- a) La Parte A del Capítulo VII del *Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar* (SOLAS); y
- b) el *Código Marítimo Internacional de Mercancías Peligrosas* (IMDG). (Modificación 37-14). Organización Marítima Internacional (OMI). 2014.

9 Protección durante el transporte (NIVEL 1)

9.1 Requisitos generales de protección (movimiento logístico)

Las municiones sólo deberían transportarse en contenedores cerrados y sellados. Las cerraduras de dichos contenedores deberían ajustarse a los requisitos de la Norma Europea EN12320:2001, *Herrajes para la edificación. Candados y accesorios para candados. Requisitos y métodos de ensayo*²³.

Los envíos deberán ser controlados en el momento de su recepción y, cuando sea posible, durante el tránsito, para garantizar que los precintos estén intactos. Si hay indicios de robo, alteración o daño, se deberá llevar a cabo un inventario inmediato para determinar si se ha producido alguna pérdida.

¹⁷Reglamento sobre Mercancías Peligrosas (DGR) de la IATA (56a Edición). 2014. (Disponible a través de www.iata.org).

¹⁸*Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar*, (SOLAS), Organización Marítima Internacional (OMI), 1974. (Entró en vigencia el 25 de mayo de 1980).

¹⁹ Actualmente, hay 159 países signatarios del SOLAS.

²⁰*Código Marítimo Internacional de Mercancías Peligrosas* (IMDG). (Modificación 37-14). OMI. 2014.

²¹ El IMDG se basa en el contenido de las Recomendaciones de las Naciones Unidas relativas al Transporte de Mercancías Peligrosas (véase el Punto 4.1).

²² www.imo.org

²³ Aunque esta norma está dirigida a la protección del edificio, la sección sobre tipos de cerraduras es igualmente válida para la protección del contenedor.

Las cajas de municiones deberían estar aseguradas y selladas antes de meterlas en los contenedores.

9.1.1. Transporte por carretera

El transporte por carretera puede llevarse a cabo mediante vehículos militares señalizados o no señalizados, (a veces incluso vehículos blindados) o transporte civil.

Si se utilizan contratistas civiles para transportar municiones por carretera, los procedimientos de autorización, protección, vigilancia e inspección tanto de los movimientos como de los propios contratistas deberían estar vigentes de antemano. Deberían estar equipados con medidas de protección específicas (por ejemplo, sistemas de alarma en vehículos o rastreadores electrónicos en cajas), monitoreados por la policía, o custodiados por las fuerzas militares o de seguridad, dependiendo del tipo y la cantidad de munición que se está transportando y la valoración de riesgos respectiva.

Por lo general, las rutas de transporte deberían planificarse con antelación y la información relativa a estas rutas debe tratarse como información clasificada. Los procedimientos para el tráfico regular entre las mismas dos ubicaciones deberían variarse y revisarse periódicamente²⁴.

Un principio general de protección es que las municiones y las armas deberían transportarse por separado.

9.1.2. Transporte ferroviario

Los contenedores con puertas en la parte posterior²⁵ deberán pegarse puerta contra puerta durante los envíos ferroviarios. Las barreras de los vagones de ferrocarril deberían utilizarse para proteger los contenedores con puertas laterales e impedir que puedan abrirse.

9.1.3. Transporte aéreo

El transporte aéreo puede estar a cargo de agentes de transporte, los mismos que pueden ser personas u organizaciones, como las compañías de carga o las agencias de transporte aéreo, que asumen la responsabilidad principal de facilitar, gestionar u organizar el transporte de municiones desde el punto de envío hasta su destino final. Pueden usar aviones de carga arrendados o fletados con tripulantes contratados. Dichos agentes deberían obtener la autorización de sobrevuelo necesaria para los países sobre los que se transportarán las mercancías. Se deberían trazar y revisar los planes de vuelo y de ruta detallados para garantizar su cumplimiento y protección.

Los contenedores con puertas en la parte posterior deberán pegarse puerta con puerta durante los envíos aéreos. Siempre que sea posible, los contenedores de artículos no sensibles deberían colocarse a ambos lados de los contenedores de munición con puerta lateral para protegerlos y evitar que puedan abrirse durante el transporte.

Las municiones no deberían enviarse en aeronaves que no ofrezcan un vuelo directo al aeropuerto de destino con el fin de reducir la posibilidad de que los contenedores de munición se descarguen en ruta por error o por motivos delictivos. Solo se pueden permitir paradas de reabastecimiento.

Las municiones no deberían enviarse por aerolíneas que hayan sido nombradas en informes anteriores del grupo de vigilancia del Comité de Sanciones de las Naciones Unidas.

²⁴ Pueden desarrollarse estrategias para el transporte clandestino de municiones, pero la orientación sobre dichas estrategias queda fuera del alcance de esta IATG.

²⁵ A diferencia de los contenedores de puerta lateral que tienen puertas o láminas protectoras que cubre todo su ancho.

9.1.4. Transporte marítimo

Los contenedores con puertas en la parte posterior deberán pegarse puerta con puerta durante los envíos marítimos. Los contenedores de artículos no sensibles deberían colocarse a ambos lados de los contenedores de munición con puerta lateral para protegerlos y que puedan abrirse durante el transporte.

Antes del viaje, el expedidor de las municiones debería ponerse en contacto con el capitán del buque para acordar el(los) lugar(es) más adecuado(s) para los contenedores de municiones en el plano de estiba del buque.

Las municiones no deberían enviarse en barcos/buques que no ofrezcan una travesía directa al puerto de destino con el fin de reducir la posibilidad de que los contenedores de munición se descarguen en ruta por error o por motivos delictivos.

Las municiones no deberían enviarse en buques que hayan sido nombrados en informes anteriores del grupo de vigilancia del Comité de Sanciones de las Naciones Unidas.

9.2 Documentación

Cada movimiento de transporte de municiones debería ir acompañado de la documentación de carga/documentos de carga. También deberían existir protocolos de entrega/descargo con firma de recepción.

9.3 Procedimientos de emergencia

Las municiones y las armas relacionadas siempre deberían transportarse en vehículos separados. Sólo en circunstancias excepcionales pueden transportarse juntas. En caso de accidente, los planes de contingencia estandarizados deberían estar a la mano e incluir:

- a) Asesoramiento para el control del tráfico y la regulación de la seguridad;
- b) instrucciones para primeros auxilios inmediatos; y
- c) procedimientos de notificación para ponerse en contacto con las autoridades competentes (incluyendo la forma de acceder a especialistas en municiones, el apoyo para la Disposición de Artefactos Explosivos (EOD, por sus siglas en inglés), el personal médico y de prevención de incendios).

Anexo A (Normativas) Referencias

Los siguientes documentos normativos contienen disposiciones normativas que también deberían consultarse para tener mayor información referencial sobre el contenido de estas IATG. Para referencias con fecha, no se aplican modificaciones posteriores o revisiones de ninguna de estas publicaciones. Sin embargo, se recomienda que las partes de los acuerdos utilizados para elaborar esta sección de las IATG investiguen sobre la posibilidad de aplicar las ediciones más recientes de los documentos normativos que se enumeran más adelante. Para referencias sin fecha, se emplea la última edición del documento normativo en cuestión. Los miembros de la ISO conservan registros de las normas ISO o EN vigentes:

- a) *Convenio sobre Aviación Civil Internacional, Anexo 18. Transporte Sin Riesgos de Mercancías Peligrosas por Vía Aérea.* (Cuarta Edición). ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL (ICAO, por sus siglas en inglés). 17 de noviembre de 2011;
- b) *Acuerdo Europeo sobre el Transporte Internacional de Mercancías Peligrosas por Carretera (ADR, por sus siglas en inglés), ECE/TRANS/225 (Vol. 1 y II),* Nueva York y Ginebra. 01 de enero de 2013;
- c) Norma Europea EN12320:2001, *Herrajes para la edificación. Candados y accesorios para candados. Requisitos y métodos de ensayo.*
- d) IATG 01.50:2015 Sistema y Códigos de Clasificación de Riesgos de Explosivos de las Naciones Unidas. UN ODA 2015;
- e) *Instrucciones Técnicas para el Transporte Sin Riesgos de Mercancías Peligrosas por Vía Aérea de la ICAO.* (Doc. 9284). ICAO;
- f) *Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, (SOLAS, por sus siglas en inglés),* Capítulo VII – Transporte de Mercancías Peligrosas. Organización Marítima Internacional (OMI). 1974;
- g) *Código Marítimo Internacional de Mercancías Peligrosas (IMDG, por sus siglas en inglés).* (Modificación 37-14). Organización Marítima Internacional (OMI). 2014;
- h) Reglamento internacional sobre el transporte de mercancías peligrosas por ferrocarril (RID), (Apéndice I del Convenio Internacional de Transporte de Mercancías por Ferrocarril). OTIF; y
- i) *Reglamentación Modelo de las Recomendaciones de las Naciones Unidas relativas al Transporte de Mercancías Peligrosas,* (Decimoctava edición revisada), ST/SG/AC.10/1/Rev.18, (ISBN 978-92-1-139146Ed-6), Nueva York y Ginebra, Naciones Unidas, 2013. (Denominado como la *Reglamentación Modelo de las Naciones Unidas*).

Se debe utilizar la última versión/edición de estas referencias. La Oficina para Asuntos de Desarme de las Naciones Unidas (UN ODA) conserva copias de todas las referencias²⁶ utilizadas en esta directriz. La UN ODA mantiene un registro de la última versión/edición de las Directrices Técnicas Internacionales sobre Municiones y se puede revisar en la página web de las IATG: www.un.org/disarmament/un-safeguard/. Antes de iniciar sus programas de gestión de existencias de municiones convencionales, las autoridades nacionales, empleadores y otros organismos y entidades interesados deberán obtener las copias respectivas.

²⁶ En los casos en que los derechos de autor lo permitan.

Anexo B **(Informativas)** **Referencias**

Los siguientes documentos informativos incluyen disposiciones que también deberían consultarse para tener mayor información referencial respecto al contenido de estas directrices:

- a) *Handbook of Best Practices on Conventional Ammunition* (Manual de Mejores Prácticas sobre Munición Convencional), Capítulo 3. Decisión 6/08. OSCE. 2008; y
- b) *IATA Dangerous Goods Regulations (DGR)* (Reglamento sobre Mercancías Peligrosas de la IATA, DGR, por sus siglas en inglés) (56a edición). 2014.

Se debe utilizar la última versión/edición de estas referencias. La Oficina para Asuntos de Desarme de las Naciones Unidas (UN ODA) conserva copias de todas las referencias²⁷ utilizadas en esta directriz. La UN ODA mantiene un registro de la última versión/edición de las Directrices Técnicas Internacionales sobre Municiones y se puede revisar en la página web de las IATG: www.un.org/disarmament/un-safeguard/. Antes de iniciar sus programas de gestión de existencias de municiones convencionales, las autoridades nacionales, empleadores y otros organismos y entidades interesados deberán obtener las copias respectivas.

²⁷ En los casos en que los derechos de autor lo permitan.

Anexo C (Informativas) Estructura de la Reglamentación Modelo de las Naciones Unidas²⁸

Parte	Título	Capítulo	Título
1	Disposiciones Generales, Definiciones, Capacitación y Protección	1.1	Disposiciones generales
		1.2	Definiciones y unidades de medida
		1.3	Capacitación
		1.4	Disposiciones de protección
2	Clasificación	2.0	Introducción
		2.1	Clase 1 – Explosivos
3	Lista de Mercancías Peligrosas, Disposiciones Especiales y Excepciones	3.1	Generalidades
		3.2	Lista de mercancías peligrosas (DGL)
		3.3	Disposiciones especiales aplicables a determinados artículos o sustancias
		3.4	Mercancías peligrosas embaladas en cantidades limitadas
		3.5	Mercancías peligrosas embaladas en cantidades exceptuadas
4	Disposiciones relativas al embalaje y tanques	4.1	Uso de embalajes, incluyendo los contenedores intermedios a granel (IBC)
		4.1.5	Disposiciones especiales de embalaje para mercancías de la clase 1
5	Procedimientos de consignación	5.1	Disposiciones generales
		5.2	Marcación y etiquetado
		5.3	Rotulado y marcación de las unidades de transporte
		5.4	Documentación
6	Requisitos para la construcción y ensayo de embalajes	6.1	Requisitos para la construcción y ensayo de embalajes
7	Disposiciones relativas a las operaciones de transporte	7.1	Disposiciones relativas a las operaciones de transporte por todos los modos de transporte
		7.2	Disposiciones modelo
A	Apéndice A - Lista de nombres de envío genéricos y NOS apropiados ²⁹		
B	Apéndice B - Glosario de Términos		

Tabla C.1: Estructura de la Reglamentación Modelo de las Naciones Unidas

²⁸ En este resumen estructural sólo figuran los reglamentos relativos a las municiones y los explosivos.

²⁹ Se ha extraído de este documento una lista de municiones y explosivos que se incluye en el Anexo C de la IATG 01.50 Sistema y Códigos de Clasificación de Riesgos de Explosivos de las Naciones Unidas.

Registro de Modificaciones

Gestión de modificaciones a las IATG

Las directrices IATG están sujetas a un proceso de revisión formal cada cinco años; sin embargo, esto no impide que se efectúen modificaciones dentro de dichos períodos quinquenales por motivos de eficiencia y seguridad operacional o para fines editoriales.

A medida que se efectúen modificaciones a estas IATG se les consignará un número; en la tabla que se incluye más abajo se muestra la fecha y los datos generales de la modificación. La modificación también se mostrará en la página de portada de las IATG incluyendo debajo de la fecha de edición la frase «se incorpora modificación número(s) 1 etc.»

A medida que se finalizan las revisiones formales de cada IATG se podrán publicar nuevas ediciones. Las modificaciones efectuadas hasta la fecha de la nueva edición serán incorporadas en la nueva edición y se eliminarán de la tabla de registro de modificaciones. Luego se iniciará nuevamente el registro de modificaciones hasta que se realice una nueva revisión.

La última versión modificada de la IATG, y por lo tanto vigente, será la versión publicada en la página web de la IATG en UN SaferGuard: www.un.org/disarmament/un-saferguard/.

Número	Fecha	Detalles de la modificación
0	01 feb 15	Publicación de la Edición 2 de las IATG.