

Circular informativa

INFCIRC/863
10 de septiembre de 2014

Distribución general
Español
Original: inglés

Comunicación de fecha 15 de abril de 2014 recibida del Representante Permanente de Noruega ante el Organismo relativa al Grupo de Trabajo sobre las directrices relativas a las mejores prácticas en las comunicaciones voluntarias y confidenciales entre los gobiernos referentes al transporte marítimo de combustible de MOX, desechos radiactivos de actividad alta y, según proceda, combustible nuclear irradiado

El Director General ha recibido una comunicación de fecha 15 de abril de 2014 del Representante Permanente de Noruega ante el Organismo, relativa al informe del Grupo de Trabajo sobre las directrices relativas a las mejores prácticas en las comunicaciones voluntarias y confidenciales entre los gobiernos referentes al transporte marítimo de combustible de MOX, desechos radiactivos de actividad alta y, según proceda, combustible nuclear irradiado.

Esa comunicación y, atendiendo a la petición del Representante Permanente, el informe del grupo de trabajo, se distribuyen mediante el presente documento con fines de información.

MISIÓN PERMANENTE DE NORUEGA
ANTE LAS ORGANIZACIONES INTERNACIONALES
CON SEDE EN VIENA

15 de abril de 2014

Deseo expresar mi profundo agradecimiento por el apoyo prestado por su personal al *Grupo de Trabajo sobre las directrices relativas a las mejores prácticas en las comunicaciones voluntarias y confidenciales entre los gobiernos referentes al transporte marítimo de combustible de MOX, desechos radiactivos de actividad alta y, según proceda, combustible nuclear irradiado*. El grupo de trabajo llevó a cabo su labor entre 2012 y 2013.

En la quincuagésima sexta Conferencia General, en el curso de la *reunión oficiosa de Estados ribereños y remitentes del OIEA*, se encomendó a los funcionarios de las Representaciones Permanentes en Viena de los Estados interesados la redacción de directrices concretas en relación con las comunicaciones entre los gobiernos para presentarlas en la reunión oficiosa de Estados ribereños y remitentes de 2013. El grupo de trabajo, que yo presidí, también se basó en las orientaciones de la resolución de la Conferencia General del OIEA de 2012 sobre las *Medidas para fortalecer la cooperación internacional en materia de seguridad nuclear, radiológica, del transporte y de los desechos*¹.

Todos los Estados Miembros del OIEA fueron invitados a asistir a la primera reunión del grupo de trabajo, que tuvo lugar el 4 de diciembre de 2012 (se adjunta la invitación). El grupo de trabajo celebró siete reuniones en total y su informe fue consensuado por los Estados participantes.

En el grupo de trabajo participaron en total 19 Estados, tres de los cuales lo hicieron en calidad de observadores.

Participantes: Argentina, Australia, Austria, Chile, Chipre, Colombia (observador), España, Estados Unidos de América (observador), Filipinas, Francia, Irlanda, Japón, Noruega, Panamá, Nueva Zelandia, Portugal, Reino Unido, Rusia (observador), Sudáfrica.

El grupo de trabajo llevó a cabo su labor con cordialidad, flexibilidad y espíritu constructivo, y el reconocimiento por el éxito de sus actividades debe hacerse extensivo a todos los participantes.

En la quincuagésima séptima Conferencia General, en el curso de la *reunión oficiosa de Estados ribereños y remitentes del OIEA de 2013*, se acordó una hoja de ruta para hacer el seguimiento del informe, uno de cuyos puntos consistía en solicitar su distribución.

Como presidente del grupo de trabajo, por la presente solicito a la Secretaría que distribuya el informe, incluidos los cinco anexos y la invitación original para participar en el grupo de trabajo, a todos los Estados Miembros del OIEA.

Le saluda atentamente

[Firmado]
Jan Petersen
Embajador y Gobernador Representante
ante el OIEA

Yukiya Amano
Director General
OIEA

¹ GC(56)/RES/9, párrs. 43 y 47.

REAL EMBAJADA DE NORUEGA

Invitación - Grupo de trabajo sobre las directrices relativas a las mejores prácticas en las comunicaciones voluntarias entre los gobiernos

Durante la quincuagésima sexta Conferencia General, en el curso de la reunión oficiosa de Estados ribereños y remitentes del OIEA celebrada el 19 de septiembre (se adjunta resumen), se encomendó a los funcionarios de la Representaciones Permanentes en Viena de los Estados interesados la elaboración de directrices concretas en relación con las comunicaciones entre los gobiernos, para presentarlas en la reunión oficiosa de Estados ribereños y remitentes de 2013. El Representante Permanente de Noruega, Embajador Jan Petersen, aceptó presidir este grupo de trabajo cuya labor contará con el apoyo del Organismo. El mandato del grupo de trabajo también se deriva de la resolución de la Conferencia General del OIEA de 2012 sobre las *Medidas para fortalecer la cooperación internacional en materia de seguridad nuclear, radiológica, del transporte y de los desechos*¹. Se adjunta también una nota informativa elaborada por el presidente, el Embajador Brennan, de Irlanda, antes de la reunión del 19 de septiembre.

Al Embajador Peterson le complace convocar la primera reunión del grupo para:

- **el 4 de diciembre a las 10.00 en la sala de reuniones B0401 del VIC.**

Con anterioridad a la reunión, los Estados que estén interesados en participar en el grupo de trabajo deberán designar a un funcionario de la Representación Permanente y enviar la designación, antes del 23 de noviembre, a jim.stewart@iaea.org. El espacio es limitado, por lo cual es importante que quienes estén interesados en participar se inscriban con anticipación.

La primera reunión del grupo de trabajo será una sesión de aportación de ideas para reunir información acerca del objetivo que debe perseguir el grupo. Por este motivo, se dará a los representantes la oportunidad de hacer presentaciones cortas (siete minutos como máximo) sobre el producto final previsto del grupo de trabajo. Los representantes que deseen hacer una presentación deberán indicarlo así al presentar la designación.

Cabe resaltar algunos puntos clave de los antecedentes del grupo: el diálogo entre Estados ribereños y Estados remitentes se estableció a principios del año 2000 y surgió a raíz de las solicitudes de los Estados ribereños de información relacionada con el transporte de materiales nucleares. Su inquietud giraba especialmente en torno al riesgo de accidentes y la posibilidad de adoptar medidas en respuesta a un accidente relacionado con material nuclear/radioactivo. También se precisa información para llevar a cabo una operación de rescate y para que el Estado afectado comunique al público de su país la índole del accidente. Los Estados remitentes se han mostrado preocupados por el aspecto del intercambio de información que atañe a la seguridad y porque la difusión de esa información puede hacer más vulnerables los envíos. Asimismo, la UNCLOS reconoce el derecho de libre navegación no solo en mar abierto sino también en el mar territorial (paso inocente) y en el marco de la UNCLOS no se establece obligación alguna de compartir esa información.

¹ GC(56)/RES/9, párr. 47.

Septiembre de 2013

Informe del grupo de trabajo

Sobre “las directrices relativas a las mejores prácticas en las comunicaciones voluntarias y confidenciales entre los gobiernos referentes al transporte marítimo de combustible de MOX, desechos radiactivos de actividad alta y, según proceda, combustible nuclear irradiado”

ÍNDICE

- Informe del grupo de trabajo
- Anexo 1 - Características y frecuencias de los envíos, a partir de información del Instituto Mundial de Transporte Nuclear (WNTI)
- Anexo 2 - Sugerencias del grupo de trabajo
- Anexo 3 - Mejores prácticas en las comunicaciones entre los gobiernos referentes al transporte de desechos vitrificados y combustible de MOX - Francia-Japón-Reino Unido
- Anexo 4 - Ponencia de los Estados ribereños sobre las comunicaciones entre los gobiernos
- Anexo 5 - Respuesta de Francia-Japón-Reino Unido a la ponencia de los Estados ribereños

REAL EMBAJADA DE NORUEGA

Viena, 17 de septiembre de 2013

Presentación por el Presidente: **Grupo de Trabajo sobre las directrices relativas a las mejores prácticas en las comunicaciones voluntarias y confidenciales entre los gobiernos referentes al transporte marítimo de combustible de MOX, desechos radiactivos de actividad alta y, según proceda, combustible nuclear irradiado**

En la quincuagésima sexta Conferencia General, en el curso de la reunión oficiosa de Estados ribereños y remitentes del OIEA, se encomendó a los funcionarios de las Representaciones Permanentes en Viena de los Estados interesados la redacción de orientaciones concretas en relación con las comunicaciones entre los gobiernos para presentarlas en la reunión oficiosa de Estados ribereños y remitentes de 2013. El mandato del grupo de trabajo también se derivaba de la resolución de la Conferencia General del OIEA de 2012 sobre las *Medidas para fortalecer la cooperación internacional en materia de seguridad nuclear, radiológica, del transporte y de los desechos*¹.

Todos los Estados Miembros del OIEA fueron invitados a asistir a la primera reunión del grupo de trabajo, que tuvo lugar el 4 de diciembre de 2012. Se celebraron siete reuniones en total y el informe del grupo de trabajo fue consensuado por los Estados participantes.

En el grupo de trabajo participaron en total 19 Estados, tres de los cuales lo hicieron en calidad de observadores.

Participantes: Argentina, Australia, Austria, Chile, Chipre, Colombia (observador), España, Estados Unidos de América (observador), Filipinas, Francia, Irlanda, Japón, Noruega, Nueva Zelandia, Panamá, Portugal, Reino Unido, Rusia (observador), Sudáfrica.

El informe está organizado en cuatro partes: en la primera parte se describe el mandato del grupo; en la segunda parte se definen los términos Estado ribereño y Estado remitente; en la tercera parte se ofrece una breve descripción de los envíos en cuestión (que se describen con más amplitud en el anexo 1) y, por último, en la cuarta parte -que es la parte dispositiva del informe- se describe la información que se debería comunicar sobre la base de las mejores prácticas.

Hay además otros cuatro anexos. En el anexo 2 se enumeran otras propuestas surgidas en el marco del grupo de trabajo al margen de su mandato original. Los anexos del 3 al 5 son documentos de los Estados remitentes y los Estados ribereños presentados al grupo de trabajo.

El grupo de trabajo llevó a cabo su labor con cordialidad, flexibilidad y espíritu constructivo, y el éxito de su trabajo debe atribuirse a todos los participantes.

Jan Petersen

Presidente

¹ GC(56)/RES/9 párrs. 43 y 47.

Informe del Grupo de Trabajo sobre las directrices relativas a las mejores prácticas en las comunicaciones voluntarias y confidenciales entre los gobiernos referentes al transporte marítimo de combustible de MOX, desechos radiactivos de actividad alta y, según proceda, combustible nuclear irradiado

1. Mandato del grupo

El objetivo del grupo era establecer las directrices relativas a las mejores prácticas en las comunicaciones voluntarias y confidenciales entre los gobiernos referentes al transporte marítimo de combustible de MOX, desechos radiactivos de actividad alta y, según proceda, combustible nuclear irradiado¹.

El grupo de trabajo convino en que no se pretendía hacer un examen formal de la aplicación de directrices relativas a las comunicaciones, pero que la reunión oficiosa anual sobre las comunicaciones entre los gobiernos en el marco de la Conferencia General del OIEA ofrecería la oportunidad de debatir las prácticas actuales sobre la base de estas directrices.

2. Definiciones

- a) **Estado ribereño:** El término “Estado ribereño” hace referencia a todo Estado ribereño al que atañan los envíos, independientemente de su proximidad geográfica a la ruta efectiva que se esté utilizando.
- b) **Estado remitente:** El término “Estado remitente” hace referencia a los Estados reguladores de los consignadores, destinatarios y transportistas de los envíos por vía marítima.

3. Antecedentes

Típicamente, el 50 % de los envíos internacionales por vía marítima transporta carga peligrosa, mientras que solo el 0,5 % de los envíos por vía marítima está relacionado con material radiactivo, y alrededor de 1 de cada 10 000 buques lleva material pertinente a los efectos del presente documento. Véase el anexo 1.

4. Propuestas

Entre las mejores prácticas se incluye la comunicación de la información siguiente:

Alrededor de diez días antes de la partida, y sobre la base de garantías de confidencialidad entre los Estados ribereños y Estados remitentes pertinentes.

- a) Tipo, pabellón, edad y nombre del buque en el que se efectuará el transporte;
- b) Tipo de material que se prevé transportar por vía marítima (combustible de MOX, desechos radiactivos de actividad alta y, según proceda, combustible nuclear irradiado) y tipo de bulto que se utilizará;

¹El ámbito del Código CNI abarca el “**combustible nuclear irradiado**”, el “**plutonio**” y los “**desechos de alta actividad**”, que se definen de la siguiente manera: **combustible nuclear irradiado:** material que contiene isótopos de uranio, torio o plutonio y que se ha utilizado para mantener una reacción nuclear autosostenida en cadena; **plutonio:** mezcla resultante de isótopos de ese material extraída del combustible nuclear irradiado de reelaboración; **desechos de alta actividad:** desechos líquidos resultantes de la primera fase de la operación de extracción o desechos concentrados resultantes de fases de extracción subsiguientes, en una instalación para la reelaboración de combustible nuclear irradiado, o desechos sólidos en los que se hayan convertido tales desechos líquidos.

- c) Autoridades competentes que hayan emitido la certificación del bulto;
- d) Indicación de que el transporte se efectuará en los próximos diez días aproximadamente;
- e) Las rutas aproximadas que previsiblemente podría seguir el buque y si el país en cuestión se halla en la ruta propuesta;
- f) Duración aproximada del transporte;
- g) Lista de los puntos de contacto pertinentes en caso de emergencia: la(s) autoridad(es) nacional(es) competente(s) en virtud de la Convención sobre pronta notificación, otros puntos de contacto pertinentes y, según proceda, las señas completas del propietario del envío o de la organización que lo efectúa.
- h) País de destino;
- i) Un resumen general sobre preparación y respuesta para casos de emergencia en el que se enumeren los requisitos, normas y directrices de la OMI y el OIEA que sean aplicables y se describa el sistema de gestión de emergencias generales de la(s) compañía(s) naviera(s);

Se formularon algunas otras sugerencias las cuales constan en el anexo 2.

Los anexos 3, 4 y 5 contienen los documentos presentados al grupo de trabajo, según se indica a continuación:

- Anexo 3: “Mejores prácticas en las comunicaciones entre los gobiernos referentes al transporte de desechos vitrificados y combustible de MOX”, presentado por Reino Unido/Francia/Japón - distribuido al grupo de trabajo el 13/2/2013.
- Anexo 4: “Transporte de materiales radiactivos: comunicaciones entre los gobiernos”, presentado por Nueva Zelandia en nombre de un grupo de Estados ribereños - distribuido al grupo de trabajo el 11/4/2013.
- Anexo 5: “Examen de las propuestas de los Estados ribereños en relación con las comunicaciones voluntarias entre los gobiernos referentes al transporte de combustible de MOX y desechos de actividad alta”, presentado por Reino Unido/Francia/Japón - distribuido el 18/4/2013.

Anexo 1

Características y frecuencias de los envíos, a partir de información del Instituto Mundial de Transporte Nuclear (WNTI)

Ni siquiera con la colaboración de la OMI ha sido posible obtener una cifra relativa al número de envíos de materiales radiactivos por vía marítima en todo el mundo.

La única -pero muy instructiva- cifra que posee el WNTI procede de la Autoridad del Canal de Panamá y refleja las actividades relacionadas con envíos por vía marítima en todo el mundo expresadas en proporciones y porcentajes.

Como se indica en el cuadro más abajo, en 2012:

- Por el Canal de Panamá en **2012 pasaron 14 545 buques mercantes**
- De ellos, **6 652 transportaban mercancías peligrosas**
- De esos 6 652, **solo 64 transportaban materiales radiactivos** (materiales de la Clase 7 del IMDG), en su mayor parte cobalto 60 para fuentes (industria y medicina)
- Según el WNTI, solo dos de estos envíos guardaban relación con la parte final del ciclo del combustible (p. ej., desechos de actividad alta vitrificados).

Cuadro:

AÑO	TOTAL TRÁNSITOS	TOTAL MERCANCÍAS PELIGROSAS	TOTAL OMI 7
2006	14 195	5 900	39
2007	14 721	6 384	60
2008	14 702	6 467	60
2009	14 342	6 455	55
2010	14 230	6 026	53
2 011	14 684	6 500	60
2012	14 545	6 652	64

Anexo 2

i) Información facilitada abiertamente tras la partida

- Puerto de partida;
- Ruta prevista que seguirá el buque; por ejemplo, “transporte desde Francia al Japón por el cabo de Buena Esperanza y el Pacífico sudoccidental”;
- Fecha aproximada de llegada.

ii) Desarrollo del sitio web del OIEA

El sitio web del OIEA debería incluir una amplia cobertura de la reglamentación internacional sobre el transporte de materiales radiactivos.

Posiblemente debiera incluir la reglamentación sobre el transporte de materiales radiactivos en virtud de los instrumentos de la OMI aplicables a los buques y al transporte de mercancías peligrosas.

iii) Mayor transparencia

Para aumentar la transparencia, el OIEA debería promover las misiones de examen por homólogos y los Estados Miembros deberían publicar sus resultados.

iv) Puntos de contacto de los gobiernos y la industria y cobertura de los sucesos relacionados con el transporte

Habría que desarrollar una base de datos de puntos de contacto de los gobiernos y la industria para que los gobiernos pudiesen responder a las consultas en caso de que se produjese un incidente.

Posiblemente debiera incluir los puntos de contacto de los gobiernos y la industria en lo que respecta a buques, mercancías peligrosas y contaminación marina.

v) RANET

El grupo sugiere que el OIEA examine y amplíe la RANET según sea necesario para abarcar la asistencia internacional en caso de emergencia durante el transporte marítimo de materiales radiactivos.

vi) Actualización de GOV/1998/17

El grupo sugiere que el OIEA actualice el documento GOV/1998/17: Seguridad en el transporte de materiales radiactivos.

vii) Ejercicio de simulación

El grupo sugiere que se considere la posibilidad de un ejercicio de simulación para probar los canales de comunicación entre los Estados remitentes y ribereños en caso de emergencia.

Mejores prácticas en las comunicaciones entre los gobiernos referentes al transporte de desechos vitrificados y combustible de MOX

Introducción

1. Todo transporte por vía marítima, incluido el de materiales nucleares, debe efectuarse de conformidad con el derecho internacional, en particular con la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (UNCLOS), que garantiza eficazmente la libertad de navegación en alta mar y en la zona económica exclusiva (ZEE). La UNCLOS garantiza asimismo a los buques el derecho de paso inocente en el mar territorial. Los buques que transportan materiales nucleares pueden ejercer el derecho de paso inocente siempre y cuando lo hagan en conformidad con las disposiciones pertinentes de la UNCLOS.

2. En virtud de la libertad de navegación, el Estado remitente no tiene ninguna obligación de facilitar a ningún Estado ribereño información alguna relativa a la carga, la ruta o el horario de los buques que navegan en alta mar o en la ZEE. No obstante, algunos Estados remitentes y algunos Estados ribereños reconocen que pueden obtenerse beneficios mutuos mediante el intercambio, de manera confidencial y voluntaria, de información a nivel de los gobiernos.

3. El transporte de materiales nucleares, por su propia naturaleza, es delicado desde el punto de vista de la seguridad y la divulgación pública de información clave puede incrementar la amenaza contra los buques. Por esta razón, en lo que respecta al transporte de desechos vitrificados y combustible de MOX, los Estados remitentes proporcionan y seguirán proporcionando información a los Estados ribereños, de manera voluntaria y por lo general confidencialmente. La omisión de información o la divulgación no autorizada de la información facilitada quebrantaría la confianza entre los Estados remitentes y los Estados ribereños.

4. También es importante tener presente que en lo que respecta al transporte de materiales nucleares hay dos factores significativos: el buque de transporte, que llevará la carga, y el bulto de transporte, que proporcionará un sólido blindaje ambiental entre el material y el mundo exterior. Los miembros de la OMI han acordado los requisitos de diseño de los buques que transportan materiales nucleares, y los miembros del OIEA han acordado los requisitos relativos al comportamiento del bulto de transporte.

5. Por su naturaleza, los envíos de materiales nucleares pueden suscitar preocupación con respecto a la seguridad tecnológica y física; esto es particularmente así entre la población de los Estados ribereños a lo largo de la ruta. Por lo tanto, no es sino correcto que sus gobiernos se sientan legitimados para transmitir seguridad con respecto a que esos envíos, tanto si están de acuerdo con ellos como si no, se efectúan en plena conformidad con todas las obligaciones internacionales y la reglamentación en materia de medio ambiente, seguridad física y seguridad del transporte. A los gobiernos de los Estados ribereños les resultará mucho más fácil transmitir esa seguridad si han sido notificados de esos envíos previamente.

6. El tipo y el grado de detalle de la información facilitada dependerá de la situación. Por ejemplo:

A. Información general sobre seguridad

Esta información se facilitará periódicamente y no es específica de un viaje determinado. La información general no suele ser delicada. En el anexo 1 figura un ejemplo de información general que ya es de dominio público. Facilitar esta información general sobre la seguridad es beneficioso tanto para los Estados remitentes como para los ribereños, porque ayuda a crear relaciones de trabajo entre los países. Sin embargo, no debe verse como un modo de recusar los requisitos reglamentarios de la OMI o del OIEA; los cambios propuestos a los requisitos reglamentarios se harían a través de los foros y procedimientos establecidos.

B. Información específica sobre un viaje determinado de transporte marítimo de desechos vitrificados y combustible de MOX

Esta información suele ser sumamente delicada y seguiría facilitándose con carácter confidencial, por lo general mediante una gestión diplomática realizada solo de palabra. El volumen de información que se pueda compartir necesitará ser acordado entre los gobiernos que representen al país consignador, el país destinatario y el país transportista. Cabe admitir que si alguno de estos países no desea dar a conocer información, posiblemente los demás restrinjan mucho la cantidad de información que estén dispuestos a compartir. Como orientación respecto de las mejores prácticas que deberían observarse, sugerimos proporcionar antes de la partida la información siguiente:

- el nombre del buque en el que se efectuará el transporte
- la ruta aproximada que está previsto que siga el buque
- el destino geográfico general, como por ejemplo “un puerto al norte de Europa”
- una indicación de que el transporte se efectuará pronto
- el tipo de carga

C. Información en caso de incidente en el mar

El 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) de la OMI contiene disposiciones sobre planes de emergencia de a bordo y notificación en caso de incidente relacionado con materiales sujetos al Código. La OMI también ha promulgado directrices para la elaboración de esos planes, que incluyen disposiciones relativas a la información en caso de incidente. Cualquier debate sobre este tema debería en cualquier caso llevarse a cabo bajo los auspicios de la OMI.

Además, el OIEA ha elaborado un documento de orientación titulado “Planificación y preparación de medidas de respuesta a emergencias en los accidentes de transporte que afecten a materiales radiactivos” (Guía de Seguridad del OIEA TS-G-1.2. Este documento, actualmente en curso de examen, se ha elaborado y revisado siguiendo los procedimientos bien establecidos de las normas de seguridad del OIEA. Cualquier debate sobre este documento debería llevarse a cabo bajo los auspicios del Comité sobre Normas de Seguridad en el Transporte (TRANSSC) del OIEA.

Por último, la Convención sobre la pronta notificación de accidentes nucleares contiene disposiciones jurídicas generales para la notificación de accidentes nucleares, incluidos los que se produzcan durante actividades de transporte.

ANEXO 1

Ejemplos de información general sobre seguridad de dominio público

A. Información general

La información siguiente está tomada del sitio web de Pacific Nuclear Transport Limited (PNTL):

PNTL cumple todos los requisitos de seguridad recomendados por el Organismo Internacional de Energía Atómica (OIEA) y el Reglamento de seguridad física de las industrias nucleares del Reino Unido de 2003, y está supervisado por la Oficina de Reglamentación Nuclear del Reino Unido.

El Pacific Heron y el Pacific Egret han sido equipados con dispositivos de seguridad adicionales que les permiten transportar combustible de MOX y dióxido de plutonio. Por mutua protección, estos buques viajan juntos, escoltándose entre sí. Están equipados con cañón naval fijo y poseen otros sistemas de protección física adicionales, de los cuales solo algunos son visibles desde el exterior.

Para los envíos de combustible de MOX y plutonio, oficiales armados de la CNC proporcionan protección a bordo desde la partida hasta la llegada. Los oficiales de la CNC están especialmente adiestrados para proteger los materiales nucleares durante el tránsito marítimo, así como las instalaciones nucleares.

Además, las mismas medidas que ofrecen protección en caso de accidente también ofrecen protección contra posibles actos de sabotaje.

B. Información relativa al diseño y la capacidad de los bultos de transporte

Tomado del sitio web de WNTI:

Bultos del tipo B

Para el transporte de material altamente radiactivo se requieren bultos del tipo B. Estos bultos deben soportar las mismas condiciones de transporte normales que los bultos del tipo A, pero, dado que su contenido excede los límites del tipo A, es preciso especificar una resistencia adicional a la emisión de radiación o de material radiactivo debido a daños accidentales.

El concepto de este tipo de bulto es que debe poder soportar las condiciones de accidente previsible, sin ruptura de su contención ni aumento de la radiación hasta un nivel que ponga en peligro al público general y a quienes participen en operaciones de rescate o descontaminación. La adecuación del bulto a estos requisitos se demuestra mediante rigurosos ensayos en condiciones de accidente (véase el cuadro 3).

Los bultos del tipo B se utilizan para el transporte de materiales tan diferentes como radioisótopos no encapsulados para investigación o uso médico, combustible nuclear gastado y desechos de actividad alta vitrificados.

Cuadro 3: Requisitos de los bultos del tipo B

Criterios	Requisitos
Requisitos de diseño	<ul style="list-style-type: none"> • Requisitos generales para todos los bultos • Requisitos adicionales de presión y temperatura para el transporte por vía aérea • Requisitos adicionales del tipo A • Requisitos adicionales del tipo B (generación de calor en el interior y temperatura máxima de la superficie)
Requisitos de ensayo - condiciones normales de transporte	<p>Antes de cada uno de los ensayos siguientes debe efectuarse un ensayo de aspersion con agua:</p> <ul style="list-style-type: none"> • caída libre (de 0,3 a 1,2 metros, según la masa del bulto) • apilamiento o compresión • penetración (caída de una barra de 6 kg desde 1 metro)
Requisitos de ensayo - condiciones de accidente de transporte	<p>Efectos acumulativos de:</p> <ul style="list-style-type: none"> • caída libre desde 9 metros o ensayo de aplastamiento dinámico (caída sobre el espécimen de una masa de 500 kg desde 9 metros) • ensayo de perforación • ensayo térmico (fuego de 800° C de intensidad durante 30 minutos) • inmersión (a 15 metros durante 8 horas) <p>Ensayo de inmersión reforzado para bultos que contengan una gran cantidad de material radiactivo:</p> <ul style="list-style-type: none"> • a 200 metros durante 1 hora

C. Información relativa a la planificación de contingencias

Tomado del sitio web de PNTL:

El sistema de seguridad en profundidad de PNTL ofrece una protección mucho mayor de la que existe generalmente para envíos de carga peligrosa mucho más comunes, como productos químicos, petróleo y gases licuados. Ello significa que PNTL no depende de que en los países adyacentes a las rutas marítimas haya disponible asistencia especializada para casos de emergencia.

Los buques han sido diseñados para viajar sin paradas intermedias entre Europa y el Japón, navegan por rutas alejadas de zonas de inestabilidad internacionales y no pasan por aguas consideradas vulnerables a actos de piratería.

Los buques de PNTL poseen un sistema de navegación meteorológica satelital y también utilizan servicios marítimos en tierra profesionales que ofrecen datos meteorológicos locales al minuto. Estos sistemas, combinados con prudentes procedimientos de planificación de viaje, permiten que los buques sigan las rutas más seguras y eviten las pautas meteorológicas severas.

Durante la navegación, los buques de PNTL se mantienen en comunicación con un centro de información que opera las 24 horas del día. Este sistema de monitorización de viajes proporciona automáticamente la longitud y latitud del buque, la velocidad y la dirección cada dos horas. Si el centro de información no recibe un mensaje en un lapso predeterminado,

automáticamente se activa el sistema de respuesta a emergencias de PNTL. Este sistema cuenta con sistemas secundarios de apoyo, como satélites y radioteléfonos.

Siempre hay disponibles expertos en transporte y expertos nucleares en Europa para proporcionar apoyo técnico a los buques y, de acuerdo con las [recomendaciones del Organismo Internacional de Energía Atómica \(OIEA\)](#), hay un sistema de reserva para casos de emergencia en funcionamiento las 24 horas compuesto por un grupo de expertos nucleares plenamente capacitados y equipados. En caso de emergencia, este grupo sería enviado al buque y dirigiría y gestionaría todas las operaciones reparadoras.

D. Información sobre salvamento

En las reseñas informativas de PNTL se puede leer lo siguiente:

PNTL contrata a los expertos en salvamento internacional más experimentados del mundo, que operan en todas las regiones del globo. Pueden responder rápidamente a todas las solicitudes de asistencia y han recuperado satisfactoriamente grandes buques del fondo del mar. Monitores especiales en las bodegas de cada buque de PNTL proporcionarían al grupo de salvamento información sobre las condiciones de la carga.

E. Información general sobre los materiales nucleares típicos transportados

Tomado del sitio web de PNTL:

La primera barrera artificial es el material en sí, que por lo general consiste en combustible nuclear usado, desechos vitrificados o combustible de MOX.

Tanto el combustible nuclear usado como el combustible de MOX de nueva fabricación consisten en pastillas sólidas contenidas en el interior de barras de combustible metálicas selladas y resistentes a la corrosión, diseñadas para soportar el calor y las presiones extremos de un reactor nuclear. Las barras de combustible, a su vez, se cargan en conjuntos combustibles.

Los desechos nucleares de actividad alta se transforman de líquidos a sólidos mezclándolos con vidrio de borosilicato, es decir, vitrificándolos. Los desechos vitrificados son sólidos, estables y pasivos, por lo que son ideales para el transporte y el almacenamiento a largo plazo.

Estos materiales, si se expusieran al agua de mar, mantendrían su integridad durante un largo período. No se disolverían fácilmente: físicamente se comportarían de modo muy similar a mármol en un vaso de agua.

En otras palabras, si de alguna manera este material quedara expuesto al agua de mar, pese a ser altamente radiactivo los efectos en el medio ambiente serían insignificantes.

Según las [evaluaciones de impacto ambiental](#), se calcula que la máxima exposición del público a la radiación en un escenario semejante sería más de mil veces menor que los niveles de radiación que hay de forma natural en el medio ambiente.

Transporte de materiales radiactivos: *comunicaciones entre los gobiernos*

La postura de los Estados ribereños

El objetivo es disponer de medidas mejores que sirvan a los intereses de los Estados remitentes y los Estados ribereños.

Preocupaciones e intereses de los Estados ribereños

Los Estados ribereños se enfrentan a la amenaza de daños muy sustanciales (pero indeterminados), agravados por la existencia de riesgo percibido y las pérdidas económicas consecuentes. Sin embargo, en su mayoría no obtienen beneficio del transporte de materiales radiactivos en las proximidades de sus aguas.¹

Gran sensibilidad política y necesidad de respuesta e información rápidas

Sigue existiendo una gran sensibilidad con respecto al transporte marítimo de materiales radiactivos peligrosos y esta sensibilidad se ve reforzada por la toma de conciencia respecto de la posibilidad constante de que se produzcan accidentes, por más que uno intente protegerse contra ellos, y de las incertidumbres sobre la magnitud del daño sufrido cuando se producen emisiones de radiación.

Habida cuenta de los efectos transfronterizos que podría tener un incidente que afectara al transporte marítimo internacional de materiales radiactivos, existe un claro interés mutuo en que los Estados remitentes intercambien con antelación determinada información sobre esos envíos con los Estados ribereños en cuestión, para que, si se produjese un incidente, cada uno tuviese información suficiente para poder responder con rapidez y eficacia y de forma coordinada.

Los Estados necesitan estar en condiciones de responder inmediatamente al problema que se presente y disipar la preocupación del público. Cualquier incapacidad de respuesta por su parte correría el riesgo de exacerbar los temores sobre la naturaleza y magnitud del accidente y los riesgos que conlleve, acentuando así las posibilidades de que se sufran consecuencias o pérdidas económicas.

Los Estados ribereños pueden verse sometidos a una presión política considerable para garantizar que ningún accidente o incidente relacionado con el transporte de materiales radiactivos cerca de sus aguas dañe la salud, el medio ambiente, la economía u otros intereses de sus ciudadanos.

Los Estados ribereños aspiran a cooperar con los demás para:

- impedir y controlar las actividades cerca de sus aguas;
- prevenir cualquier daño ambiental transfronterizo.

¹ En la presente ponencia, las referencias a las aguas de un Estado ribereño como “sus aguas” engloban tanto las aguas de la ZEE del Estado ribereño como las aguas de su mar territorial, reconociendo así el interés del Estado ribereño en prevenir la contaminación de esas aguas.

Esta cooperación puede abordarse estableciendo la información clave que debe intercambiarse, tanto con antelación como tras producirse un accidente o incidente, para ayudar a los Estados ribereños a responder a las preocupaciones de sus ciudadanos.

Se deberían contemplar todos los envíos que pudiesen pasar por las proximidades de las aguas de un Estado ribereño y deberían haber líneas de comunicación establecidas y un suministro previo de información. La información clave debería incluir información de preparación y respuesta a emergencias, que se intercambiaría con antelación para que, si se produjese un incidente, los Estados ribereños estuviesen bien informados de las medidas que se tomarían.

Los Estados ribereños podrían entonces responder a su público de manera convincente y oportuna, y - sin dejar de señalar que la responsabilidad principal incumbe al Estado remitente o al explotador-, si fuese necesario, establecer estrecha colaboración con el Estado remitente o el explotador encargado de rescatar personas y contener los daños/riesgos.

Esta pronta respuesta serviría a los intereses tanto de los Estados remitentes como de los Estados ribereños.

En el intercambio de información concreta se deben contemplar los aspectos relativos a la seguridad tecnológica y física, teniendo presente que las disposiciones concernientes a dicho intercambio deben ser coherentes con las medidas de protección física y de seguridad requeridas para el transporte marítimo de materiales radiactivos.

Dados los factores de seguridad tecnológica y física asociados al transporte de esos materiales y el carácter delicado de parte de la información que se intercambia, la comunicación debería efectuarse principalmente como un intercambio de información entre los gobiernos.

Los Estados ribereños señalan asimismo que la información que los Estados remitentes proporcionen a un Estado ribereño como parte del intercambio de información previo estaría sujeta a la protección y confidencialidad adecuadas.

También debería reconocerse la importancia de aplicar la máxima transparencia para facilitar la comprensión pública de las disposiciones de seguridad tecnológica y física en vigor para el transporte de esos materiales, así como una mayor confianza en ellas, y para evitar que se creasen percepciones erróneas con respecto a los niveles de riesgo asociados en el caso de que se produjese un accidente o incidente.

En última instancia, la información intercambiada debería responder al objetivo de servir a los intereses tanto del Estado remitente como de los Estados ribereños afectados.

Otras esferas de intercambio de información en la actualidad

Existen algunos compromisos en relación con el intercambio de información relativa al movimiento transfronterizo de desechos peligrosos, vigentes en virtud de los siguientes instrumentos:

- desechos peligrosos no radiactivos - Convenio de Basilea
- desechos radiactivos - Código de Práctica sobre movimientos internacionales transfronterizos de desechos radiactivos del OIEA

- combustible gastado y desechos radiactivos - Convención conjunta sobre seguridad en la gestión del combustible gastado y sobre seguridad en la gestión de desechos radiactivos.

En el marco de estos instrumentos, revisten la forma de requisitos de notificación y consentimiento previos. También se espera de los Estados remitentes que tengan en cuenta los puntos pertinentes del Plan de Acción del OIEA sobre seguridad nuclear.

Información que ha de suministrarse

En la ponencia presentada por los “Estados remitentes” en la segunda reunión del Grupo de Trabajo sobre las directrices relativas a las mejores prácticas en las comunicaciones entre los gobiernos, se hacían algunas solicitudes relacionadas con las *necesidades potenciales de información o comunicación adicional* por parte de los Estados ribereños. El grupo de los Estados ribereños se ha reunido oficiosamente y ofrece los siguientes ejemplos de comunicación o información adicional cuyo intercambio serviría a los intereses mutuos de los Estados tanto ribereños como remitentes².

El intercambio de esa información con anterioridad a cada envío permitiría a los Estados ribereños estar más seguros de que existen disposiciones de seguridad y planes de respuesta adecuados para cualquier buque que transporte materiales radiactivos en las proximidades de sus aguas y, por lo tanto, los ayudaría a transmitir seguridad al público respecto a esa idoneidad si llegase a producirse un incidente.

Materia	Información que ha de suministrarse
<i>Plazo para presentar la información sobre un envío específico</i>	La información previa sobre un envío específico se debería proporcionar al Estado ribereño pertinente mediante una gestión diplomática del Estado remitente con diez días hábiles de antelación a la partida estimada del buque. Poco tiempo antes (1 ó 2 días) de la partida del buque se debería hacer público un comunicado de prensa del explotador en el que se proporcionase al público información sobre el envío específico.
<i>Nombre del buque</i>	El(los) nombre(s) del(los) buque(s) se debería(n) proporcionar mediante gestión diplomática con antelación a la partida. El(los) nombre(s) del(los) buque(s) que partirá(n) se debería(n) incluir en el comunicado de prensa emitido por el explotador antes de la partida.
<i>Fecha de partida</i>	La fecha de partida se debería proporcionar mediante gestión diplomática con antelación a la partida e incluirse en el comunicado de prensa emitido por el explotador antes de la partida.

² La información que los Estados remitentes proporcionen a un Estado ribereño como parte del intercambio de información previo estaría sujeta a la protección y confidencialidad adecuadas.

<i>Puerto de partida</i>	El puerto de partida se debería proporcionar mediante gestión diplomática con antelación a la partida. El puerto de partida se debería incluir en el comunicado de prensa emitido por el explotador antes de la partida.
<i>Ruta prevista</i>	La ruta prevista se debería proporcionar mediante gestión diplomática con antelación a la partida e incluirse en el comunicado de prensa emitido por el explotador poco antes de la partida.
<i>Destino final</i>	El destino final se debería proporcionar mediante gestión diplomática con antelación a la partida e incluirse en el comunicado de prensa emitido por el explotador poco antes de la partida.
<i>Fechas y horario y duración estimados del paso por las proximidades de las aguas de un Estado ribereño</i>	Aunque respetando los principios de seguridad, los Estados remitentes deberían informar de ello cuando el(los) buque(s) se estuviese(n) acercando a las aguas del Estado ribereño, e indicar la duración aproximada de su viaje a través de dichas aguas.
<i>Fecha de llegada a destino</i>	La fecha aproximada de llegada se debería proporcionar mediante gestión diplomática con antelación a la partida. Debería complementarse con la inclusión de esta información en el comunicado de prensa emitido por el explotador poco antes de la partida del(los) buque(s).
<i>Tipo de buque</i>	Debería incluir la actividad y el índice de transporte y proporcionarse mediante gestión diplomática.
<i>Descripción general de la carga radiactiva</i>	La descripción general, por ejemplo HLW, MOX, etc., debería proporcionarse mediante gestión diplomática.
<i>Tipo y volumen de la carga y número de contenedores</i>	En referencia a lo anterior, esta información se debería proporcionar consecuentemente mediante gestión diplomática y debería incluir: <ul style="list-style-type: none"> ○ la naturaleza de la carga; ○ el número de cofres y silos; ○ el embalaje.
<i>Normas de seguridad e integridad de los cofres de transporte en caso de incidente</i>	La facilitación de un resumen conciso de las normas pertinentes clave y la garantía de que el embalaje utilizado para un envío concreto cumple con dichas normas sería útil porque nos permitiría apoyarnos en esa información para transmitir seguridad al público si se produjese un incidente.
<i>Certificado(s) de la autoridad competente</i>	Certificados de aprobación del diseño de los bultos.

<p><i>Los Estados ribereños quieren garantías de que los buques no pasarán por sus aguas</i></p>	<p>Los Estados remitentes deberían informar oficiosamente que no está previsto que el(los) buques(s) entre(n) ni en la ZEE ni en el mar territorial del Estado ribereño.</p> <p>Esta práctica debería ser confirmada por los Estados remitentes con respecto a cualquier otro envío regular que se realice en el futuro.</p>
<p><i>Detalles de los planes de emergencia de a bordo del buque</i></p>	<p>Se debería proporcionar información sobre las características de seguridad tecnológica y física del(los) buque(s) y de los cofres y silos que contienen el material nuclear que se esté transportando, así como los recursos de a bordo para casos de incendio o para monitorizar la emisión de radiación (<i>véase abajo</i>).</p> <p>También se debería proporcionar información sobre los planes de emergencia en caso de que se produjese realmente un incidente de cualquier clase (por ejemplo, el procedimiento operacional normalizado de a bordo que regula esas respuestas).</p> <p>Aunque por razones de seguridad pueda ser preciso proteger detalles específicos, se debería proporcionar una idea general de las medidas que se adoptarían en las distintas situaciones de emergencia (p. ej., explosión, colisión, varamiento, hundimiento, ataque terrorista) y el grado de apoyo exterior que podría buscarse, cuándo, en qué forma y de quién (buque escolta, grupo de respuesta, asistencia del Estado ribereño). Se deberían incluir los tiempos de respuesta aproximados en la región de búsqueda y salvamento correspondiente.</p> <p>Esta información se debería proporcionar para que los Estados ribereños pudiesen estar seguros de la existencia de planes de respuesta adecuados, evaluar los recursos que potencialmente pudieran requerirse del(los) Estado(s) ribereño(s) más próximo(s) y, también, transmitir seguridad al público respecto de la probable idoneidad de esos planes si llegase a producirse un incidente.</p>
<p><i>Detalles de los procedimientos de respuesta a emergencias</i></p>	<p>Como se indica más arriba. Además, es indispensable que se intercambie información sobre:</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ los puntos clave de contacto en caso de que se produzca un incidente (<i>véase más abajo</i>); ○ los recursos que tal vez pudieran requerirse de los Estados ribereños más próximos y que los Estados remitentes y el explotador podrían incorporar a su respectiva planificación;

	<ul style="list-style-type: none"> ○ se debería incluir cualquier plan de respuesta a emergencias o infraestructura que se le pudiera recomendar establecer a un Estado ribereño por si se produjese un incidente; ○ las medidas que deberían adoptarse si se tuviese que pedir entrada a un puerto en ruta.
<i>Detalles del plan de contingencia si el buque no establece comunicación</i>	<p>Debería formar parte de los procedimientos de respuesta a emergencias (<i>como más arriba</i>).</p> <p>Debe existir un vínculo entre el conocimiento general de las intenciones del Estado remitente o del explotador en caso de que se plantease esta situación y cualquier responsabilidad que los Estados ribereños pudiesen tener con respecto a las medidas de búsqueda y salvamento requeridas si el(los) buque(s) no estableciese(n) comunicación mientras se encuentre(n) en la región de búsqueda y salvamento de esos Estados.</p>
<i>Detalles sobre la empresa de salvamento que se ha contratado y la contingencia operacional (p. ej., tiempos de respuesta y equipo disponible)</i>	<p>Detalles sobre la empresa de salvamento que se haya contratado y la capacidad operacional que tiene el explotador, como, por ejemplo, el tiempo de respuesta, el equipo que podría desplegar, los conocimientos especializados que tiene a disposición y los procedimientos existentes para el rescate, el salvamento o la recuperación del buque y de cualquier cofre desplazado, etcétera.</p> <p>Si un buque estuviese en dificultades tales que probablemente se plantease cuestiones de salvamento (hundimiento, incendio, colisión, etc.), el pronto conocimiento por los Estados ribereños de las medidas de salvamento que se estén aplicando o contemplando será importante para ayudar a responder al interés/la preocupación del público y/o para la posible coordinación con el explotador y/o la empresa de salvamento.</p>
<i>Información sobre restauración y responsabilidad por daños causados</i>	<p>Es importante garantizar que las autoridades de los Estados ribereños pertinentes estén informadas de la índole y magnitud de cualquier daño posible para el medio ambiente y que sean consultadas con respecto a cualquier acción reparadora que esté contemplándose, para que puedan aportar información, prestar asistencia y hacer las comunicaciones públicas que procedan. La información sobre qué medidas podrían adoptarse en relación con la acción reparadora también debería proporcionarse con antelación al envío para que pueda así ser tenida en cuenta a efectos de la planificación de contingencias.</p>

<i>Detalles sobre los procedimientos de notificación a los Estados ribereños tras un incidente</i>	Los Estados remitentes deberían informar detalladamente por adelantado sobre los procedimientos de notificación en caso de incidente, para que, si se produjese uno, los Estados ribereños pudiesen responder rápidamente aplicando los planes de comunicación adecuados para transmitir seguridad al público.
<i>Puntos de contacto</i>	Los puntos de contacto para la coordinación de las disposiciones relativas a cualquier incidente deberían establecerse por anticipado. Se deberían incluir las principales personas de contacto en el Estado remitente (regulador y remitente) y, si fuese necesario, en el Estado ribereño.

Información que se proporcionaría a los Estados ribereños si se produjese un incidente. (Nótese que el buque proporcionaría al Estado ribereño más próximo el informe inicial correspondiente en virtud del Código CNI y el MARPOL, así como de otras obligaciones dimanantes de las normas de seguridad del OIEA y la Convención sobre pronta notificación. Parte de la información que se indica a continuación se proporcionaría luego según se fuese desarrollando la respuesta.)

Materia	Información que ha de suministrarse
<i>Plazo para proporcionar la información</i>	Sin demora y en la máxima medida posible al Estado ribereño más próximo.
<i>Características del(los) buque(s)</i>	Nombre, número IMO, indicativo, edad del buque, etc.
<i>Detalles del suceso</i>	<p>Dado el posiblemente elevado grado de interés y preocupación, debería ser una descripción suficiente para proporcionar una indicación tanto de la índole del incidente como de las esferas de riesgo potencial (lesiones de la tripulación, contaminación, daño para el medio ambiente) evaluadas en ese punto.</p> <p>Debería incluir:</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ hora, lugar exacto, índole del accidente; ○ causa y características generales de la emisión radiactiva; ○ información sobre las condiciones meteorológicas o hidrológicas; ○ resultados de la monitorización del medio ambiente;

	<ul style="list-style-type: none"> ○ otros datos esenciales para evaluar la situación; ○ y la información debería ser complementada a intervalos adecuados con nueva información a tenor de la evolución de la situación de emergencia.
<i>Condiciones del(los) buque(s)</i>	Se necesitaría información suficiente sobre las condiciones del buque (integridad del casco, etc.) para ayudar al Estado ribereño a entender la índole del problema que hay que afrontar en cuanto a los riesgos potenciales para la vida, la salud y el medio ambiente.
<i>Condiciones de la carga</i>	<p>Como se indica arriba (en Condiciones del(los) buque(s)).</p> <p>Sería necesario que se proporcionase información sobre cualquier daño de la carga, como pruebas de emisiones de radiación (incluidas las propias lecturas de radiación del explotador), y se debería permitir el acceso de expertos del Estado ribereño (y/o independientes - IEC) para monitorizar las emisiones (según la índole de la amenaza y las pruebas de emisiones de radiación).</p> <p>La información proporcionada también debería incluir el término fuente y el marco cronológico para facilitar cualquier modelo informático necesario.</p>
<i>Elementos y marco cronológico de la respuesta a emergencias</i>	La información debería incluir cómo se prestará la asistencia necesaria antes de la llegada de algún grupo de respuesta.
<i>Solicitud de asistencia del Estado ribereño</i>	Los Estados ribereños deberían ser informados con respecto a cualquier asistencia que quizás pudiera requerírseles, comprendida la relativa al buque y la tripulación.
<i>Información continua</i>	La información debería complementarse a intervalos adecuados con nueva información a tenor de la evolución de la situación de emergencia. Esta nueva información debería ir proporcionándose sin demora y en la mayor medida posible al Estado ribereño más próximo hasta que el incidente fuese solucionado.

DOCUMENTO DE DEBATE PARA LA REUNIÓN DE ESTADOS RIBEREÑOS-REMITENTES, 19 DE ABRIL DE 2013
Examen de las propuestas de los Estados ribereños en relación con las comunicaciones voluntarias entre los gobiernos referentes al transporte de combustible de MOX y desechos de actividad alta

Nº	Propuesta de los Estados ribereños	Observaciones	Postura de Francia-Japón-Reino Unido
1	<p>Plazo para presentar la información sobre un envío específico: <i>La información previa sobre un envío específico se debería proporcionar al Estado ribereño pertinente mediante una gestión diplomática del Estado remitente con diez días hábiles de antelación a la partida estimada del buque. Poco tiempo antes (1 ó 2 días) de la partida del buque se debería hacer público un comunicado de prensa del explotador en el que se proporcionase información sobre el envío específico.</i></p>	<p>El remitente/transportista/destinatario por lo general emite un comunicado de prensa, pero esto está fuera del ámbito de la comunicación entre los gobiernos.</p>	<p>Se puede añadir el plazo “con alrededor de diez hábiles de antelación a la partida estimada del buque” para la comunicación voluntaria entre los gobiernos, con carácter confidencial y mediante contactos bilaterales.</p>
2	<p>Nombre del buque: <i>El(los) nombre(s) del(los) buque(s) se debería(n) proporcionar mediante gestión diplomática con antelación a la partida. El(los) nombre(s) del(los) buque(s) que partirá(n) se debería(n) incluir en el comunicado de prensa emitido por el explotador antes de la partida.</i></p>	<p>Incluido en la propuesta de Reino Unido/Japón/Francia</p>	<p>El tipo y el nombre del buque se pueden comunicar antes de la partida (se incluye en la ponencia de Reino Unido/Japón/Francia), con carácter confidencial y mediante contactos bilaterales.</p>
3	<p>Fecha de partida: <i>La fecha de partida se debería proporcionar mediante gestión diplomática con antelación a la partida e incluirse en el comunicado de prensa emitido por el explotador antes de la partida.</i></p>	<p>Cónfer propuesta de la ponencia Reino Unido/Japón/Francia</p>	<p>La indicación de que el transporte se efectuará pronto se puede comunicar antes de la partida (se incluye en la ponencia Reino Unido/Japón/Francia), con carácter confidencial y mediante contactos bilaterales.</p>
4	<p>Puerto de partida: <i>El puerto de partida se debería proporcionar mediante gestión diplomática con antelación a la partida. El puerto de partida se debería incluir en el comunicado de prensa emitido por el explotador antes de la partida.</i></p>	<p>La información detallada (puerto, etc.) más allá del lugar geográfico general es confidencial por razones de seguridad.</p>	<p>El lugar geográfico general de partida se puede comunicar antes de la partida, con carácter confidencial y mediante contactos bilaterales.</p>
5	<p>Ruta prevista: <i>La ruta prevista se debería proporcionar mediante gestión diplomática con antelación a la partida e incluirse en el comunicado de prensa emitido por el explotador poco antes de la partida.</i></p>	<p>Cónfer propuesta de la ponencia Reino Unido/Japón/Francia</p>	<p>La ruta aproximada que está previsto que siga el buque se puede comunicar antes de la partida con carácter confidencial y mediante contactos bilaterales.</p>
6	<p>Destino final: <i>El destino final se debería proporcionar mediante gestión diplomática con antelación a la partida e incluirse en el comunicado de prensa emitido por el explotador poco antes de la partida.</i></p>	<p>La información detallada (puerto, etc.) más allá del destino geográfico general es confidencial por razones de seguridad; por otra parte, no vemos el interés que pueda tener para los Estados Miembros disponer de ella.</p>	<p>El destino geográfico general se puede comunicar antes de la partida; por ejemplo, “un puerto al norte de Europa”, con carácter confidencial y mediante contactos bilaterales.</p>

7	<p>Fechas y horario y duración estimados del paso por las proximidades de las aguas de un Estado ribereño: <i>Aunque respetando los principios de seguridad, los Estados remitentes deberían informar de ello cuando el(los) buque(s) se estuviese(n) acercando a las aguas del Estado ribereño, e indicar la duración aproximada de su viaje a través de dichas aguas.</i></p>	Cónfer propuesta de la ponencia Reino Unido/Japón/Francia	La ruta aproximada de transporte se puede comunicar antes de la partida, con carácter confidencial y mediante contactos bilaterales.
8	<p>Fecha de llegada a destino: <i>La fecha aproximada de llegada se debería proporcionar mediante gestión diplomática con antelación a la partida. Debería complementarse con la inclusión de esta información en el comunicado de prensa emitido por el explotador poco antes de la partida del(los) buque(s).</i></p>	Cónfer propuesta de la ponencia Reino Unido/Japón/Francia	La fecha aproximada de llegada se puede comunicar abiertamente después de la partida.
9	<p>Tipo de buque: <i>Debería incluir la actividad y el índice de transporte y proporcionarse mediante gestión diplomática.</i></p>	La actividad total y el índice de transporte total del buque son asuntos de seguridad, particularmente en cuanto al combustible de MOX.	El tipo y el nombre del buque se pueden comunicar antes de la partida, con carácter confidencial y mediante contactos bilaterales.
10	<p>Descripción general de la carga radiactiva: <i>La descripción general, por ejemplo HLW, MOX, etc., debería proporcionarse mediante gestión diplomática.</i></p>		El tipo de material transportado (MOX, HLW) se puede comunicar antes de la partida, con carácter confidencial y mediante contactos bilaterales.
11	<p>Tipo y volumen de la carga y número de contenedores <i>En referencia a lo anterior, esta información se debería proporcionar consecuentemente mediante gestión diplomática y debería incluir: la naturaleza de la carga; el número de cofres y silos; el embalaje.</i></p>	El número de bultos es un asunto de seguridad, particularmente en cuanto al combustible de MOX.	La naturaleza de la carga y el tipo de los bultos utilizados se pueden comunicar antes de la partida, con carácter confidencial y mediante contactos bilaterales.
12	<p>Normas de seguridad e integridad de los cofres de transporte en caso de incidente: <i>La facilitación de un resumen conciso de las normas pertinentes clave y la garantía de que el embalaje utilizado para un envío concreto cumple con dichas normas sería útil porque nos permitiría apoyarnos en esa información para transmitir seguridad al público si se produjese un incidente.</i></p>	Todos los envíos cumplirán la reglamentación internacional conocida. Véase la propuesta para mejorar la información pública sobre esta reglamentación por medio de un sitio web dedicado a la reglamentación aplicable al transporte de materiales radiactivos.	No hay necesidad de comunicar al gobierno información específica.
13	<p>Certificado(s) de la autoridad competente: <i>Certificados de aprobación del diseño de los bultos.</i></p>	Los certificados pueden contener información confidencial de dominio privado que, en general, no es de utilidad ordinaria para los Estados ribereños.	Se puede proporcionar información sobre las autoridades competentes que hayan emitido los certificados con anterioridad al envío, con carácter confidencial y mediante contactos bilaterales.

14	<p>Los Estados ribereños quieren garantías de que los buques no pasarán por sus aguas:</p> <p><i>Los Estados remitentes deberían informar oficiosamente que no está previsto que el(los) buques(s) entre(n) ni en la ZEE ni en el mar territorial del Estado ribereño. Esta práctica debería ser confirmada por los Estados remitentes con respecto a cualquier otro envío regular que se realice en el futuro.</i></p>	<p>Esta petición está en contradicción con la UNCLOS.</p> <p>Además, puede no ser una buena práctica. Por ejemplo, puede haber necesidad de evacuar por helicóptero a un marinero enfermo o lesionado. En tal caso, podría ser necesario entrar en una ZEE, y el Estado ribereño tendría el deber de prestar asistencia en virtud del convenio SOLAS.</p>	<p>La petición no se puede aceptar porque está en contradicción con la UNCLOS.</p>
15	<p>Detalles de los planes de emergencia de a bordo del buque:</p> <p><i>Se debería proporcionar información sobre las características de seguridad tecnológica y física del(los) buque(s) y de los cofres y silos que contienen el material nuclear que se está transportando, así como los recursos de a bordo para casos de incendio o para monitorizar la emisión de radiación (véase abajo). También se debería proporcionar información sobre los planes de emergencia en caso de que se produjese realmente un incidente de cualquier clase (por ejemplo, el procedimiento operacional normalizado de a bordo que regula esas respuestas). Aunque por razones de seguridad pueda ser preciso proteger detalles específicos, se debería proporcionar una idea general de las medidas que se adoptarían en las distintas situaciones de emergencia (p. ej., incendio, explosión, colisión, varamiento, hundimiento, ataque terrorista) y el grado de apoyo exterior que podría buscarse, cuándo, en qué forma y de quién (buque escolta, grupo de respuesta, asistencia del Estado ribereño). Se deberían incluir los tiempos de respuesta aproximados en la región de búsqueda y salvamento correspondiente. Esta información se debería proporcionar para que los Estados ribereños pudiesen estar seguros de la existencia de planes de respuesta adecuados, evaluar las capacidades que potencialmente pudieran requerirse del(los) Estado(s) ribereño(s) más próximo(s) y, también, transmitir seguridad al público respecto de la probable idoneidad de esos planes si llegase a producirse un incidente.</i></p>	<p>Las cuestiones relativas a casos de emergencia de los buques que transportan mercancías peligrosas tienen que discutirse bajo los auspicios de la OMI.</p> <p>Los planes de emergencia se elaboran de acuerdo con la reglamentación internacional. Todos los detalles están disponibles en la reglamentación de la OMI sobre el transporte de combustible nuclear irradiado y sus directrices conexas, las “Directrices relativas a la elaboración de planes de emergencia de a bordo para los buques que transporten materiales a los que se aplica el Código CNI”.</p> <p>Cónfer propuesta para mejorar la información pública sobre esta reglamentación mediante el desarrollo por el OIEA de un sitio web sobre la reglamentación aplicable al transporte de materiales radiactivos.</p> <p>No hay necesidad de que los gobiernos comuniquen información específica sobre un envío determinado.</p>	

<p>16</p>	<p>Detalles de los procedimientos de respuesta a emergencias: <i>Como se indica más arriba. Además, es indispensable que se intercambie información sobre:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <i>o los puntos clave de contacto en caso de que se produzca un incidente (véase abajo);</i> <i>o los recursos que tal vez pudieran requerirse de los Estados ribereños más próximos y que los Estados remitentes y el explotador podrían incorporar a su respectiva planificación;</i> <i>o se debería incluir cualquier plan de respuesta a emergencias o infraestructura que se le pudiera recomendar establecer a un Estado ribereño por si se produjese un incidente;</i> <i>o las medidas que deberían adoptarse si se tuviese que pedir entrada a un puerto en ruta.</i> 	<p><i>Las cuestiones relativas a casos de emergencia de los buques que transportan mercancías peligrosas tienen que discutirse bajo los auspicios de la OMI.</i></p> <p>El sistema de seguridad en profundidad de PNTL ofrece una protección mucho mayor de la que existe generalmente para envíos de carga peligrosa mucho más comunes, como productos químicos, petróleo y gases licuados. Ello significa que PNTL no depende de que en los países adyacentes a las rutas marítimas haya disponible asistencia especializada para casos de emergencia.</p> <p>No hay necesidad de que los gobiernos comuniquen información específica sobre un envío determinado.</p>
<p>17</p>	<p>Detalles del plan de contingencia si el buque no establece comunicación: <i>Debería formar parte de los procedimientos de respuesta a emergencias (como más arriba).</i> <i>Debe existir un vínculo entre el conocimiento general de las intenciones del Estado remitente o del explotador en caso de que se plantease esta situación y cualquier responsabilidad que los Estados ribereños pudiesen tener con respecto a las medidas de búsqueda y salvamento requeridas si el(los) buque(s) no estableciese(n) comunicación mientras se encuentre(n) en la región de búsqueda y salvamento de esos Estados.</i></p>	<p><i>Las cuestiones relativas a casos de emergencia de los buques que transportan mercancías peligrosas tienen que discutirse bajo los auspicios de la OMI.</i></p> <p>Durante la navegación, los buques de PNTL se mantienen en comunicación con un centro de información que opera las 24 horas del día. Este sistema de monitorización de viajes proporciona automáticamente la longitud y latitud del buque, la velocidad y la dirección cada dos horas. Si el centro de información no recibe un mensaje en un lapso predeterminado, automáticamente se activa el sistema de respuesta a emergencias de PNTL. Este sistema cuenta con sistemas secundarios de apoyo, como satélites y radioteléfonos.</p> <p>Siempre hay disponibles expertos en transporte y expertos nucleares en Europa para proporcionar apoyo técnico a los buques y, de acuerdo con las recomendaciones del Organismo Internacional de Energía Atómica (OIEA), hay un sistema de reserva para casos de emergencia en funcionamiento las 24 horas compuesto por un grupo de expertos nucleares plenamente capacitados y equipados. En caso de emergencia, este grupo sería enviado al buque y dirigiría y gestionaría todas las operaciones reparadoras.</p> <p>No hay necesidad de que los gobiernos comuniquen información específica sobre un envío determinado.</p>

<p>18</p>	<p>Detalles sobre la empresa de salvamento que se ha contratado y la contingencia operacional (p. ej., tiempos de respuesta y equipo disponible): <i>Detalles sobre la empresa de salvamento que se haya contratado y la capacidad operacional que tiene el explotador, como, por ejemplo, el tiempo de respuesta, el equipo que podría desplegar, los conocimientos especializados que tiene a disposición y los procedimientos existentes para el rescate, el salvamento o la recuperación del buque y de cualquier cofre desplazado, etcétera.</i> <i>Si un buque estuviese en dificultades tales que probablemente se planteasen cuestiones de salvamento (hundimiento, incendio, colisión, etc.), el pronto conocimiento por los Estados ribereños de las medidas de salvamento que se estén aplicando o contemplando será importante para ayudar a responder al interés/la preocupación del público y/o para la posible coordinación con el explotador y/o la empresa de salvamento.</i></p>	<p><i>Las cuestiones relativas a casos de emergencia de los buques que transportan mercancías peligrosas tienen que discutirse bajo los auspicios de la OMI.</i></p> <p>PNTL contrata a los expertos en salvamento internacional más experimentados del mundo, Svitzer, que opera en todas las regiones del globo y puede responder a las solicitudes de asistencia rápidamente. En caso de una auténtica situación de salvamento, PNTL podría en consulta con Svitzer, recibir asistencia de cualquier otro salvador adecuado. Svitzer ha recuperado satisfactoriamente grandes buques del fondo del mar. Cada uno de los buques de PNTL está equipado con un sistema de localización por sónar capaz de funcionar en el agua a hasta 10 000 metros . Monitores especiales en las bodegas permiten proporcionar al grupo de salvamento información sobre la posición del buque, su profundidad y las condiciones de la carga.</p> <p>PNTL efectúa varios ejercicios de capacitación al año para probar sus procedimientos de respuesta a emergencias, los sistemas de comunicación, los conocimientos especializados de los miembros del grupo y los tripulantes de los buques, y el comportamiento del equipo.</p> <p>No hay necesidad de que los gobiernos comuniquen información específica sobre un envío determinado.</p>
<p>19</p>	<p>Información sobre restauración y responsabilidad por daños causados: <i>Es importante garantizar que las autoridades de los Estados ribereños pertinentes estén informadas de la índole y magnitud de cualquier daño posible para el medio ambiente y que sean consultadas con respecto a cualquier acción reparadora que esté contemplándose, para que puedan aportar información, prestar asistencia y hacer las comunicaciones públicas que procedan. La información sobre qué medidas podrían adoptarse en relación con la acción reparadora también debería proporcionarse con antelación al envío para que pueda así ser tomada en cuenta a efectos de la planificación de contingencias.</i></p>	<p>En Francia, el Japón y el Reino Unido, la responsabilidad del explotador por daños nucleares será objetiva y exclusiva.</p> <p>No hay necesidad de que los gobiernos comuniquen información específica sobre un envío determinado.</p>

<p>20</p>	<p>Detalles sobre los procedimientos de notificación a los Estados ribereños tras un incidente: <i>Los Estados remitentes deberían informar detalladamente por adelantado sobre los procedimientos de notificación en caso de incidente, para que, si se produjese uno, los Estados ribereños pudiesen responder rápidamente aplicando los planes de comunicación adecuados para transmitir seguridad al público.</i></p>	<p><i>Las cuestiones relativas a casos de emergencia de los buques que transportan mercancías peligrosas tienen que discutirse bajo los auspicios de la OMI.</i></p> <p>La reglamentación de la OMI, concretamente el Código IMDG y el Código CNI, contiene los requisitos para la notificación de incidentes a los Estados ribereños más próximos. Esta materia, por tanto, es de incumbencia de la OMI.</p> <p>Con respecto al intercambio voluntario de información, cónfer propuesta francesa núm. 7: <i>“tenemos el compromiso de trabajar con el OIEA en la creación y el mantenimiento de una base de datos de los puntos de contacto pertinentes en la industria y los gobiernos en caso de cualquier tipo suceso en la esfera del transporte de materiales radiactivos. Asimismo, el OIEA podría crear un formulario electrónico en el sitio web del USIE para ayudar a distribuir voluntariamente información sobre sucesos relacionados con el transporte, que se pudiera utilizar tanto en caso de incidente o accidente importante como en el caso de un suceso menor, para ayudar a todos los gobiernos a responder a las indagaciones de la prensa sobre la base de los hechos.”</i> Se puede tomar como punto de partida la base de datos de contactos creada para los rechazos del transporte.</p> <p>No hay necesidad de que los gobiernos comuniquen información específica sobre un envío determinado.</p>
<p>21</p>	<p>Puntos de contacto: <i>Los puntos de contacto para la coordinación de las disposiciones relacionadas con cualquier incidente deberían establecerse por anticipado. Se deberían incluir las personas de contacto clave en el Estado remitente (regulador y remitente) y, si fuese necesario, en el Estado ribereño.</i></p>	<p>Se puede comunicar un punto de contacto para el envío, designado por el Gobierno.</p>

EN CASO DE ACCIDENTE		
22	<p>Plazo para proporcionar la información: Sin demora y en la máxima medida posible al Estado ribereño más próximo.</p>	<p>Las cuestiones relativas a casos de emergencia de los buques que transportan mercancías peligrosas tienen que discutirse bajo los auspicios de la OMI.</p> <p>Ya contemplado en el párrafo 2.3 de las “Directrices relativas a la elaboración de planes de emergencia de a bordo para los buques que transporten materiales a los que se aplica el Código CNI” de la OMI: “En los párrafos 29 y 30 del Código CNI se dispone que, cuando se produzca o sea probable que se produzca una emisión, se notificará esto al Estado ribereño más próximo. Esta disposición tiene por objeto garantizar que se informe sin demora a los Estados ribereños de cualquier suceso que dé lugar a contaminación del medio marino o que entrañe ese riesgo, o en caso de daños, fallo o avería sufridos por un buque que transporte materiales a los que se aplica el Código CNI, de forma que puedan actuar en consecuencia.”</p> <p>Y, en el párrafo 2.12: “Para acelerar la intervención y reducir al mínimo los daños resultantes de un suceso relacionado con materiales a los que se aplica el Código CNI, es esencial enviar cuanto antes una notificación a los Estados ribereños más cercanos”.</p>
23	<p>Características del(los) buque(s): Nombre, número IMO, indicativo, edad del buque, etc.</p>	<p>Las cuestiones relativas a casos de emergencia de los buques que transportan mercancías peligrosas tienen que discutirse bajo los auspicios de la OMI.</p> <p>El nombre del buque se comunica antes de la partida.</p>
24	<p>Detalles del suceso: Dado el posiblemente elevado grado de interés y preocupación, debería ser una descripción suficiente para proporcionar una indicación tanto de la índole del incidente como de las esferas de riesgo potencial (lesiones de la tripulación, contaminación, daño para el medio ambiente) evaluadas en ese punto. Debería incluir:</p> <ul style="list-style-type: none"> o hora, lugar exacto, índole del accidente; o causa y características generales de la emisión radiactiva; o información sobre las condiciones meteorológicas o hidrológicas; o resultados de la monitorización del medio ambiente; o otros datos esenciales para evaluar la situación; o y la información debería ser complementada a intervalos adecuados con nueva información a tenor de la evolución de la situación de emergencia. 	<p>Las cuestiones relativas a casos de emergencia de los buques que transportan mercancías peligrosas tienen que discutirse bajo los auspicios de la OMI.</p> <p>Ya contemplado en los párrafos 2.3-2.9 de las “Directrices relativas a la elaboración de planes de emergencia de a bordo para los buques que transporten materiales a los que se aplica el Código CNI” de la OMI.</p>
25	<p>Condiciones del(los) buque(s): Se necesitaría información suficiente sobre las condiciones del buque (integridad del casco, etc.) para ayudar al Estado ribereño a entender la índole del problema que hay que afrontar en cuanto a los riesgos potenciales para la vida, la salud y el medio ambiente.</p>	<p>Las cuestiones relativas a casos de emergencia de los buques que transportan mercancías peligrosas tienen que discutirse bajo los auspicios de la OMI.</p> <p>Ya contemplado en los párrafos 2.3-2.9 de las “Directrices relativas a la elaboración de planes de emergencia de a bordo para los buques que transporten materiales a los que se aplica el Código CNI” de la OMI.</p>

<p>26</p>	<p>Condiciones de la carga: <i>Como se indica arriba (en Condiciones del buque). Sería necesario que se proporcionase información sobre cualquier daño de la carga, como pruebas de emisiones de radiación (incluidas las propias lecturas de radiación del explotador), y se debería permitir el acceso de expertos del Estado ribereño (y/o independientes - IEC) para monitorizar las emisiones (según la índole de la amenaza y las pruebas de emisiones de radiación). La información proporcionada también debería incluir el término fuente y el marco cronológico para facilitar cualquier modelo informático necesario.</i></p>	<p>Las cuestiones relativas a casos de emergencia de los buques que transportan mercancías peligrosas tienen que discutirse bajo los auspicios de la OMI.</p> <p>Ya contemplado en los párrafos 2.3-2.9 de las “Directrices relativas a la elaboración de planes de emergencia de a bordo para los buques que transporten materiales a los que se aplica el Código CNI” de la OMI.</p>
<p>27</p>	<p>Elementos y marco cronológico de la respuesta a emergencias: <i>La información debería incluir cómo se prestará la asistencia necesaria antes de la llegada de algún grupo de respuesta.</i></p>	<p>Las cuestiones relativas a casos de emergencia de los buques que transportan mercancías peligrosas tienen que discutirse bajo los auspicios de la OMI.</p> <p>Ya contemplado en los párrafos 2.22-2.25 de las “Directrices relativas a la elaboración de planes de emergencia de a bordo para los buques que transporten materiales a los que se aplica el Código CNI” de la OMI.</p>
<p>28</p>	<p>Solicitud de asistencia del Estado ribereño: <i>Los Estados ribereños deberían ser informados de cualquier asistencia que quizás pudiera requerírseles, comprendida la relativa al buque y la tripulación.</i></p>	<p>Las cuestiones relativas a casos de emergencia de los buques que transportan mercancías peligrosas tienen que discutirse bajo los auspicios de la OMI.</p>
<p>29</p>	<p>Información continua: <i>La información debería complementarse a intervalos adecuados con nueva información a tenor de la evolución de la situación de emergencia. Esta nueva información debería ir proporcionándose sin demora y en la mayor medida posible al Estado ribereño más próximo hasta que el incidente fuese solucionado.</i></p>	<p>Las cuestiones relativas a casos de emergencia de los buques que transportan mercancías peligrosas tienen que discutirse bajo los auspicios de la OMI.</p> <p>Cónfer “Directrices relativas a la elaboración de planes de emergencia de a bordo para los buques que transporten materiales a los que se aplica el Código CNI” de la OMI.</p>