

Seminario en línea de la ONU y la OCDE en seguimiento de la explosión del puerto de Beirut en 2020:

Lecciones aprendidas, experiencias y buenas prácticas en la gestión de los riesgos del almacenamiento, manipulación y transporte de nitrato de amonio en zonas portuarias, prevención de accidentes y mitigación de sus consecuencias



14 de diciembre de 2021 (3 horas)

El seminario se desarrollará en árabe, español, francés, inglés y ruso

Coorganizado por las Naciones Unidas, a saber: la Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa, la Organización Internacional del Trabajo, la Organización Marítima Internacional, la Unidad Conjunta de Medio Ambiente del Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente/Oficina de Coordinación de Asuntos Humanitarios y la Oficina de las Naciones Unidas para la Reducción del Riesgo de Desastres (Oficina Regional para los Estados Árabes), y la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico



Nota conceptual

Introducción

Esta nota conceptual presenta información sobre el seminario en línea de la ONU y la OCDE en seguimiento de la explosión del puerto de Beirut en 2020. Este y otros accidentes relacionados con el nitrato de amonio y los fertilizantes a base de nitrato de amonio han tenido efectos devastadores para los seres humanos, incluyendo un elevado número de muertos y heridos, y miles de millones de dólares de daños en infraestructuras, en la economía y en el medio ambiente.

Mandato

En la undécima reunión de la Conferencia de las Partes en la Convención sobre los Efectos Transfronterizos de los Accidentes Industriales de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas (CEPE) (Ginebra y en línea, 7-9 de diciembre de 2020), la Unión Europea (UE) propuso que se facilitara un intercambio de opiniones sobre las lecciones aprendidas de la explosión del puerto de Beirut (ECE/CP.TEIA/42, párrafo 87). La secretaría sugirió entonces que dicho seminario se organizara en cooperación con otras organizaciones asociadas de las Naciones Unidas y con la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico (OCDE), propuesta que fue aprobada posteriormente por la Mesa de la Convención, reunida conjuntamente con su Grupo de Trabajo sobre la Aplicación (Ginebra y en línea, 24 de febrero de 2021).

En esa reunión, basándose en una nota de la secretaría, la Mesa y el Grupo de Trabajo sobre la Aplicación reflexionaron sobre las directrices y las herramientas existentes en relación con el nitrato de amonio y decidieron proceder a la organización del seminario y de una encuesta previa centrada en el almacenamiento de esta sustancia y los abonos a base de la misma en el contexto de la prevención de accidentes y preparación para afrontarlos, incluidas las cuestiones relativas al almacenamiento intermedio. También acordaron que el seminario tuviera un alcance mundial, coorganizado bajo la dirección de la CEPE en cooperación con organizaciones asociadas. Además, la Mesa y el Grupo de Trabajo sobre la Aplicación aprobaron la creación por parte de la Mesa de un pequeño grupo consultivo para prestar apoyo en la preparación del seminario.

A continuación, la CEPE se puso en contacto con las organizaciones asociadas pertinentes. Una vez confirmado su interés en coorganizar y realizar el seminario, se estableció a tal efecto un comité organizador, formado por las siguientes organizaciones internacionales:

- UNECE, a saber, las Secretarías del Convenio sobre Accidentes Industriales (líder) y de los Subcomités de Expertos en Transporte de Mercancías Peligrosas (TMP) y en el Sistema Globalmente Armonizado de Clasificación y Etiquetado de Productos Químicos (SGA)
- Organización Internacional del Trabajo (OIT)
- Organización Marítima Internacional (OMI)
- Unidad Conjunta de Medio Ambiente del Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente/Oficina de Coordinación de Asuntos Humanitarios (PNUMA/OCHA JEU)
- Oficina de las Naciones Unidas para la Reducción del Riesgo de Desastres (UNDRR) Oficina Regional para los Estados Árabes y
- OCDE.

El Centro Común de Investigación (CCI) de la Comisión Europea contribuye al seminario como miembro del grupo consultivo. Otras comisiones económicas regionales de las Naciones Unidas y el Instituto de las Naciones Unidas de Investigación sobre el Desarme (UNIDIR), también han sido invitadas a asistir y contribuir al seminario así como a involucrar a sus respectivos integrantes.

La secretaría de la CEPE, en estrecha colaboración con las organizaciones asociadas coorganizadoras mencionadas, ha preparado esta nota conceptual. Los expertos del grupo consultivo también contribuyeron con sus aportaciones a darle forma a la nota y a la encuesta previa al seminario encuesta. Se puede encontrar información adicional sobre el seminario y la documentación relacionada en la [página web](#).

1. Antecedentes de la explosión del puerto de Beirut y otros accidentes con nitrato de amonio

En 2014, el gobierno libanés confiscó unas 2.750 toneladas de nitrato de amonio de un barco abandonado frente a sus costas y lo almacenó, entre otras sustancias, en un depósito del puerto de Beirut durante seis años. El análisis inicial¹ muestra que una serie de causas condujeron al desastre final, cuando el 4 de agosto de 2020 el nitrato de amonio se incendió y explotó². La explosión causó graves daños materiales en infraestructuras críticas como el puerto y las instalaciones sanitarias, y en las zonas comerciales y residenciales situadas al alcance de la explosión. Provocó aproximadamente 300 muertos, 6.500 heridos y el desplazamiento de unas 300.000 personas. La comunidad internacional, incluida la Unidad Conjunta de Medio Ambiente (JEU)³ del PNUMA/OCHA, se movilizó en apoyo de las autoridades nacionales para proporcionar ayuda y asistencia humanitaria. La pandemia de COVID-19 influyó significativamente en las medidas de respuesta internacionales y nacionales.

A pesar de los conocimientos disponibles sobre las características peligrosas del nitrato de amonio y de los abonos a base de nitrato de amonio así como de las medidas que deben adoptarse para neutralizarlas, la explosión del puerto de Beirut no fue el único accidente en el que se ha visto implicado el nitrato de amonio. Otros ejemplos son: la explosión de la fábrica de Toulouse en Francia (2001), la explosión de Mihăilești en Rumanía (2004), la explosión de una planta de fertilizantes en Texas, Estados Unidos (2013)⁴, la explosión de Tianjin en China (2015) y las explosiones de Bata en Guinea Ecuatorial (2021). Un factor común en estos accidentes es el incumplimiento de numerosos principios fundamentales de gestión de riesgos aplicables a todas las sustancias peligrosas. Estos sucesos recuerdan la importancia de ratificar y cumplir las leyes y reglamentos internacionales que abordan todos los aspectos de la gestión de los productos químicos durante su ciclo de vida⁵. La aplicación y el cumplimiento adecuados de las leyes, las políticas y las buenas prácticas a nivel nacional son fundamentales para prevenir, preparar y responder a los accidentes industriales relacionados con el nitrato de amonio y los abonos a base de nitrato de amonio (y otras sustancias peligrosas) y para reducir la probabilidad de que ocurran y minimizar sus efectos en caso de que se produzcan.

¹ Véase <https://forensic-architecture.org/investigation/beirut-port-explosion>; Cronología de los acontecimientos relacionados con la explosión de Beirut del 4 de agosto de 2020 desde 2013 hasta noviembre de 2020, disponible en <http://www.legalactionworldwide.org/wp-content/uploads/2020/11/REPORT.pdf>

² Más información disponible en el comunicado de prensa de la CEPE publicado el 6 de agosto de 2020 <https://unece.org/environment/press/we-must-not-wait-next-ammonium-nitrate-blast-solutions-exist-improve-safety>.

³ Véase <https://gho.unocha.org/delivering-better/disaster-response-during-pandemic-beirut-port-explosions>.

⁴ Véase <https://www.csb.gov/west-fertilizer-explosion-and-fire/>.

⁵ La gestión racional de los productos químicos incluye aspectos de su fabricación, clasificación, etiquetado, transporte, almacenamiento, manipulación y eliminación, entre otros.

2. Visión general

2.1 Alcance

El seminario abordará la gestión eficaz de los riesgos del nitrato de amonio y los abonos a base de nitrato de amonio en las zonas portuarias, incluidos los relacionados con el almacenamiento temporal (o intermedio), la manipulación y el transporte, especialmente cuando se encuentran cerca de zonas de alta densidad poblacional, así como los temas relacionados con la prevención de accidentes, la preparación y la respuesta a los mismos, incluidos los elementos transfronterizos. Abarcará las lecciones aprendidas de la explosión del puerto de Beirut y de otros accidentes con nitrato de amonio y otras sustancias peligrosas. A este respecto, los resultados también pueden servir para poner de relieve los marcos jurídicos y las medidas de control esenciales para hacer frente a los riesgos asociados a la manipulación, el almacenamiento y el transporte de sustancias peligrosas en zonas portuarias.

2.2 Objetivos

Los principales objetivos del seminario son los siguientes:

- i. Identificar y compartir las lecciones aprendidas de la explosión del puerto de Beirut y otros accidentes, para la gestión de riesgos de sustancias peligrosas en zonas portuarias, centrándose en el nitrato de amonio y los abonos a base de nitrato de amonio. Esta revisión aumentará la concienciación sobre los peligros y riesgos intrínsecos del almacenamiento, la manipulación y el transporte de sustancias peligrosas, en particular del nitrato de amonio y de los abonos a base de nitrato de amonio en zonas portuarias y en aquellas cercanas a zonas de alta densidad poblacional.
- ii. Hacer un balance de las leyes, políticas y otros instrumentos y herramientas internacionales pertinentes (por ejemplo, materiales de orientación, directrices, normas y enfoques) que regulan el nitrato de amonio y los abonos a base de nitrato de amonio y que son relevantes para la prevención, la preparación y la respuesta a tales accidentes. Con esto se proporcionará una visión general de los instrumentos disponibles para mejorar la seguridad y se facilitará orientación para la prevención de desastres similares en el futuro.
- iii. Intercambiar lecciones aprendidas, experiencias y buenas prácticas sobre:
 - la gestión eficaz de los riesgos relacionados con el almacenamiento, la manipulación y el transporte de nitrato de amonio y de abonos a base de nitrato de amonio, así como sobre prevención de accidentes y preparación y respuesta a los mismos (que pueden aplicarse a todas las sustancias peligrosas presentes en las zonas portuarias), incluidos los elementos transfronterizos;
 - las necesidades relacionadas con la prevención, la preparación y la respuesta asociadas a las situaciones típicas de accidente. Esto tendrá como objetivo identificar lagunas y desafíos particulares en la aplicación y proporcionar ejemplos de las prácticas de gobiernos (autoridades competentes y otras autoridades nacionales) e industria para abordarlos.
- iv. Fomentar la cooperación a nivel internacional/nacional. Reunir a las comunidades que se ocupan del almacenamiento (incluido el almacenamiento en zonas portuarias), la manipulación y el transporte de sustancias peligrosas (incluidos el nitrato de amonio y los abonos a base de nitrato de amonio), la seguridad y la salud en el trabajo, la seguridad industrial (prevención de accidentes, preparación y respuesta) y la reducción del riesgo de catástrofes permitirá compartir los conocimientos, mejorar la comprensión mutua, dar a conocer los instrumentos, las herramientas y los enfoques existentes, mejorar la aplicación y, finalmente, la seguridad.

2.3 Público destinatario

El público destinatario incluye a las siguientes partes interesadas que participan en la gestión de los riesgos del almacenamiento y la manipulación del nitrato de amonio y de los abonos a base de nitrato de amonio, así como en la prevención de accidentes, la preparación y la respuesta:

- Responsables de la toma de decisiones (es decir, las autoridades competentes que supervisan, entre otros ámbitos: la clasificación y el etiquetado de los peligros; la gestión y la seguridad de las zonas portuarias; la seguridad y la salud en el trabajo; la prevención de accidentes, la preparación y la respuesta/gestión de crisis; la gestión del riesgo de catástrofes; y la planificación y el emplazamiento del uso del suelo)
- Autoridades de transporte y portuarias
- Representantes de la industria y organizaciones de empleadores
- Operadores, trabajadores y organizaciones de trabajadores
- Inspectores (de aduanas, laborales y municipales)
- Sociedad civil
- Academia y organizaciones internacionales, incluidas las que participan en la organización del evento, así como otras organizaciones internacionales y regionales asociadas.

3. Contenido

El contenido del seminario abordará los temas i. a iii. que se enumeran a continuación. Estos temas se basarán además en una encuesta en línea que se circulará antes del seminario entre los participantes en los grupos de las organizaciones asociadas, con el fin de hacer un balance de las experiencias, las lecciones aprendidas y las buenas prácticas en el almacenamiento y la manipulación de nitrato de amonio y abonos a base de nitrato de amonio, así como en la prevención de accidentes, la preparación y la respuesta, incluidos sus elementos transfronterizos.

i. **Lecciones aprendidas de la explosión del puerto de Beirut y otros accidentes relacionados con el nitrato de amonio**

El tema (i) consistirá en una revisión de la explosión del puerto de Beirut y de las lecciones aprendidas de ella y de otras explosiones relacionadas con el nitrato de amonio. abordará la información conocida sobre el nitrato de amonio (entre otras sustancias peligrosas almacenadas) y la gestión de los lugares de almacenamiento, así como los efectos generales de los accidentes, sobre las poblaciones, la economía y el medio ambiente. Este tema se basará en las conclusiones de seminarios anteriores, como el seminario del CCI de la UE celebrado a raíz del accidente de Toulouse en 2002 en Ispra (Italia) y en la información disponible sobre el análisis de accidentes anteriores⁶.

ii. **Instrumentos jurídicos y políticas y orientación sobre su aplicación**

El tema (ii) proporcionará a los participantes una visión general de los instrumentos jurídicos y políticas internacionales existentes, así como de los materiales de orientación, las directrices, las normas y los enfoques que regulan la gestión eficaz de los riesgos asociados al nitrato de amonio y a los abonos a base de nitrato de amonio. En concreto, se examinarán los instrumentos relativos a los lugares de almacenamiento próximos a zonas portuarias y de alta densidad poblacional, y se focalizará sobre la prevención de accidentes, la preparación y la respuesta aplicables a todas las sustancias peligrosas, incluido el contexto transfronterizo. Esto incluirá los instrumentos desarrollados para diversas comunidades bajo los auspicios de las organizaciones asociadas.

⁶ Véase <https://minerva.jrc.ec.europa.eu/EN/content/minerva/79837f29-3146-480c-be69-af86e1639a75/srtsevi ammoniumnitratesafety.pdf>. Disponible en el Boletín de Lecciones Aprendidas de la UE en https://minerva.jrc.ec.europa.eu/en/shorturl/minerva/5_mahb_bulletin_no5_final_fortheweb.

iii. **Lecciones aprendidas, experiencias y buenas prácticas**

El tema (iii) mostrará las lecciones aprendidas, las experiencias y las buenas prácticas en la aplicación nacional de algunos de los instrumentos contemplados en el tema (ii) entre otros. Incluirá debates sobre la gestión de riesgos del almacenamiento, la manipulación y el transporte de nitrato de amonio y de abonos a base de nitrato de amonio por ejemplo: ensayos, clasificación, etiquetado, distanciamiento de otras sustancias, inspecciones, almacenamiento temporal y en zonas portuarias, intercambio de información/coordinación entre las autoridades competentes, planificación del uso del suelo y emplazamiento, evaluaciones de riesgo, planes de contingencia, mecanismos de respuesta a emergencias, formación y ejercicios, información y participación ciudadana. También se tratarán los elementos transfronterizos (por ejemplo, el intercambio de información sobre las evaluaciones de riesgo, los planes de contingencia armonizados y conjuntos, los sistemas de notificación y la información y participación ciudadana de los países vecinos). Además, este tema tratará de poner de relieve áreas de aplicación y desafíos.

iv. **Conclusiones**

En la parte final del seminario se extraerán conclusiones sobre las experiencias y buenas prácticas existentes, así como sobre las lagunas y los retos que presenta su aplicación, y sobre las formas de reforzar la gestión de los riesgos del almacenamiento, la manipulación y el transporte de nitrato de amonio y de abonos a base de nitrato de amonio, en particular en las zonas portuarias, así como la prevención de accidentes, la preparación y la respuesta a los mismos, incluso en un contexto transfronterizo. A pesar de ser específicas para el nitrato de amonio y los abonos a base de nitrato de amonio, las conclusiones tratarán de proporcionar información relevante para otras sustancias peligrosas que puedan provocar accidentes similares. Las conclusiones del seminario también servirán de base para posibles acciones futuras (por ejemplo, actividades de seguimiento) que se llevarán a cabo bajo los auspicios de las organizaciones asociadas y sus miembros, o en cooperación continua entre ellas y otras interesadas.

4. Organizaciones coorganizadoras e instrumentos internacionales

Las organizaciones internacionales que se enumeran en la página 1 de esta nota conceptual se unieron en una asociación única para constituir el comité organizador del seminario. Todas ellas se ocupan de aspectos relacionados con la gestión segura de sustancias peligrosas, incluidos el nitrato de amonio y los abonos a base de nitrato de amonio. Desarrollan, revisan y fomentan la aplicación de instrumentos legales y políticas y han preparado materiales de orientación, directrices, normas y enfoques sobre el almacenamiento y la manipulación seguros del nitrato de amonio y de los abonos a base de nitrato de amonio, la prevención, preparación y respuesta ante accidentes industriales/químicos, y otros asuntos relacionados. Un grupo consultivo de expertos proporciona asesoramiento al comité organizador en el desarrollo y la realización del seminario⁷. A continuación, se ofrece información sobre las organizaciones asociadas y sus instrumentos relevantes para el tema del seminario.

Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas (CEPE)

El [Convenio sobre los Efectos Transfronterizos de los Accidentes Industriales de la CEPE](#) apoya a los países en la prevención, preparación y respuesta a los accidentes industriales, centrándose en la cooperación transfronteriza y la mitigación de los efectos transfronterizos. Para ayudar a los países a identificar y evaluar los riesgos de las actividades peligrosas, el Convenio aborda los accidentes industriales como "acontecimiento[s] resultante[s] de un desarrollo incontrolado en el curso de cualquier actividad en la que intervengan sustancias peligrosas, ya sea (i) en una instalación, por ejemplo, durante su fabricación, utilización, almacenamiento, manipulación o eliminación; o (ii) durante el transporte en el lugar de la instalación". El Convenio se aplica a las sustancias peligrosas enumeradas en su [anexo I](#), que incluye, entre otras, el nitrato de amonio y los abonos a base de nitrato de amonio (véase el anexo I, en el texto íntegro del Convenio, y sus notas a pie de página para conocer las características y los grados de nitrato de amonio cubiertos). Actualmente, el Convenio cuenta con 41 Partes en la región de la CEPE. Los países beneficiarios del [Programa de Asistencia y Cooperación del Convenio](#), en Europa Oriental y Sudoriental, el Cáucaso y Asia Central, incluidos varios países que no son Partes, también se han comprometido a aplicar el Convenio. El Convenio alberga el Sistema de Notificación de Accidentes Industriales (IAN), que se anima a los países a utilizar para la alerta temprana, notificación de accidentes o solicitudes mutuas de asistencia en caso de accidentes que entren en el ámbito de aplicación del Convenio y que puedan tener repercusiones transfronterizas.

Para ayudar a los países a aplicar el Convenio y reforzar la seguridad industrial, [la secretaría del Convenio de la CEPE](#), que depende de la División de Medio Ambiente, ha desarrollado y promovido numerosas [herramientas](#), directrices y buenas prácticas, que están disponibles y son aplicables para los países dentro y fuera de la región de la CEPE. La CEPE también inició, junto con la OCDE, el [Grupo de Coordinación Interinstitucional sobre Accidentes Industriales y Químicos](#).

⁷ El grupo consultivo está compuesto por expertos nombrados a través de las Mesas del Convenio sobre Accidentes Industriales y del Grupo de Trabajo sobre Accidentes Químicos de la OCDE y expertos participantes en los Subcomités de Expertos en Transporte de Mercancías Peligrosas y SGA. Estos expertos proceden de los siguientes países: **Austria** (Presidente del Grupo Consultivo, Vicepresidente de la Oficina del Convenio sobre Accidentes Industriales); **Canadá** (Subdivisión de Seguridad de los Explosivos, Recursos Naturales de Canadá); **la Unión Europea** (Oficina de Riesgos de Accidentes Graves del Centro Común de Investigación); **Francia** (Ineris); **Alemania** (Bundesamt für Materialforschung, Landesanstalt für Umwelt Baden-Württemberg); **Letonia** (Departamento de Protección Civil del Servicio Estatal de Bomberos y Rescate); **Países Bajos** (Presidente del Grupo de Trabajo sobre Explosivos del Subcomité de Expertos en Transporte de Mercancías Peligrosas); **Noruega** (Presidencia del Convenio sobre Accidentes Industriales, Dirección de Protección Civil de Noruega); **Suecia** (Agencia Sueca de Contingencias Civiles); **Suiza** (Vicepresidencia de la Oficina del Convenio sobre Accidentes Industriales, Oficina Federal de Medio Ambiente); **Reino Unido** (Presidencia del Grupo de Trabajo de la OCDE sobre Accidentes Químicos, Ejecutivo de Salud y Seguridad del Reino Unido); **Estados Unidos** (Agencia de Protección Ambiental). Además, las siguientes asociaciones industriales, que participan con estatus consultivo en los trabajos de los subcomités de expertos en transporte de mercancías peligrosas o el SGA, forman parte del grupo consultivo: **Australasian Explosives Industry Safety Group, Inc**; **Fertilizers Europe**; **Institute of Makers of Explosives**; **Responsible Packaging Management Association of Southern Africa**.

La [División de Transporte Sostenible de la CEPE](#), bajo el paraguas de su Comité de Transporte Interior, facilita la circulación internacional de personas y mercancías por medios de transporte interior. Su objetivo es mejorar la competitividad, la seguridad, la eficiencia energética y la protección en el sector del transporte, al tiempo que se centra en la reducción de los efectos adversos de las actividades de transporte en el medio ambiente y en la contribución efectiva al desarrollo sostenible. La División es responsable de 59 instrumentos jurídicos (varios de ellos de alcance y aplicación mundial) que tratan del establecimiento de redes de infraestructuras internacionales coherentes para los distintos modos de transporte terrestre; la adopción de reglamentos de transporte uniformes que garanticen un alto nivel de eficiencia, seguridad y protección del medio ambiente en el transporte (incluido el transporte de mercancías peligrosas); y la armonización y simplificación de los procedimientos de cruce de fronteras.

Además, la División presta servicios de secretaría al Comité de Expertos en Transporte de Mercancías Peligrosas y en el Sistema Globalmente Armonizado de Clasificación de Productos Químicos (SGA) y sus dos subcomités, órganos subsidiarios del Consejo Económico y Social (ECOSOC) de las Naciones Unidas. Las recomendaciones del Comité abordan la armonización mundial de los criterios de clasificación y etiquetado de productos químicos peligrosos para todos los sectores (transporte, almacenamiento, lugar de trabajo, productos químicos destinados al consumo), así como la armonización mundial de las disposiciones de transporte para el transporte seguro de mercancías peligrosas por todos los medios de transporte. El resultado del trabajo de los organismos intergubernamentales a los que presta servicio la División de Transporte Sostenible que se ocupa de la gestión de los productos químicos puede resumirse como sigue:

- [Las Recomendaciones de las Naciones Unidas sobre el transporte de mercancías peligrosas, Reglamentación Modelo](#), contienen un conjunto armonizado de disposiciones para el transporte seguro de mercancías peligrosas (incluidos el nitrato de amonio y los abonos a base de nitrato de amonio) que proporcionan un marco normativo que permite el desarrollo uniforme de reglamentos nacionales e internacionales para todos los modos de transporte (por ejemplo, el Código Marítimo Internacional de Mercancías Peligrosas (IMDG) de la OMI, para el transporte marítimo; las instrucciones técnicas de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), para el transporte aéreo; el Acuerdo relativo al Transporte Internacional de Mercancías Peligrosas por Carretera (ADR); y el Reglamento relativo al Transporte Internacional de Mercancías Peligrosas por Ferrocarril (RID)). Estos instrumentos, abarcan la clasificación y el listado de las mercancías peligrosas; los requisitos generales de embalaje/envase; el marcado, el etiquetado y la rotulación de los embalajes/envases y las unidades de transporte; los procedimientos de envío; las disposiciones en materia de formación y seguridad; los requisitos de construcción y ensayo de los medios de contención; y las disposiciones relativas a las operaciones de transporte aplicables a todos los modos de transporte (por ejemplo, las relativas a la carga y la segregación). El Reglamento Modelo se aplica en todo el mundo.
- [El Sistema Globalmente Armonizado de Clasificación y Etiquetado de Productos Químicos](#) (SGA) aborda la clasificación de los productos químicos por tipos de peligro y propone elementos armonizados de comunicación de peligros, incluidas las etiquetas y las fichas de datos de seguridad. Su objetivo es garantizar que la información sobre estos peligros esté disponible para mejorar la seguridad humana y medioambiental durante la manipulación, el transporte y el uso de los productos químicos. El SGA proporciona una base para la armonización de las normas y reglamentos sobre productos químicos a nivel nacional, regional y mundial. La clasificación de los peligros físicos en el SGA es coherente con la clasificación a efectos de transporte en el Reglamento Modelo y se utiliza para definir las condiciones de almacenamiento. Las disposiciones del SGA se aplican en todo el mundo.⁸
- [El Manual de Pruebas y Criterios de las Naciones Unidas](#) contiene los criterios, métodos de prueba y procedimientos que deben utilizarse para la clasificación de las mercancías peligrosas (incluidos el nitrato de amonio y los abonos a base de nitrato de amonio), de acuerdo con las disposiciones de la Reglamentación Modelo y del SGA. Describe los métodos y procedimientos de ensayo que

⁸ La información sobre el estado de aplicación está disponible en <https://unece.org/ghs-implementation-0>.

se consideran más útiles para proporcionar a los responsables de la clasificación la información necesaria para llegar a una clasificación adecuada. También complementa las normativas nacionales o internacionales que se derivan del Reglamento Modelo o del SGA.

- El [Acuerdo relativo al Transporte Internacional de Mercancías Peligrosas por Carretera \(ADR\)](#) está abierto a la adhesión de todos los Estados miembros de las Naciones Unidas y actualmente cuenta con 52 Partes Contratantes. Su estructura y contenido son coherentes con los del Reglamento Modelo y contiene además disposiciones específicas aplicables al transporte de mercancías peligrosas (incluidos el nitrato de amonio y los abonos a base de nitrato de amonio) por carretera (como por ejemplo las condiciones de transporte, carga, descarga y manipulación, así como los requisitos relativos a la tripulación, el equipo, el funcionamiento y la documentación de los vehículos y su construcción y homologación).
- El [Acuerdo Europeo sobre el Transporte Internacional de Mercancías Peligrosas por Vías Navegables \(ADN\)](#) cuenta con 18 Partes Contratantes. Su estructura y contenido son coherentes con los de la Reglamentación Modelo y, además, aborda disposiciones específicas aplicables al transporte de mercancías peligrosas (incluidos el nitrato de amonio y los abonos a base de nitrato de amonio) por vías de navegación interior (como por ejemplo, las condiciones de transporte, carga, descarga y manipulación, así como los requisitos relativos a las tripulaciones de los vehículos, el equipo, el funcionamiento y la documentación y la construcción de buques).

Organización Internacional del Trabajo (OIT): La OIT es una agencia especializada de las Naciones Unidas responsable de una serie de cuestiones relacionadas con el mundo del trabajo, como la seguridad y la salud en el trabajo, la gestión de productos químicos y la prevención de accidentes industriales graves. La OIT ha adoptado una serie de normas internacionales del trabajo jurídicamente vinculantes relativas a los productos químicos, los accidentes industriales graves y la seguridad y la salud en el trabajo, que han sido ratificadas por varios Estados miembros. Las normas internacionales del trabajo se elaboran mediante un diálogo tripartito entre las organizaciones de empleadores, las organizaciones de trabajadores y los gobiernos. El Convenio sobre productos químicos, 1990 (núm. 170 con 22 Partes) y la Recomendación sobre productos químicos, 1990 (núm. 177) proporcionan un marco internacional para el uso seguro, incluido el almacenamiento y la manipulación, de productos químicos en el trabajo. El Convenio sobre la prevención de accidentes industriales mayores, 1993 (núm. 174 con 18 Partes) obliga a las Partes a formular, aplicar y revisar una política nacional coherente relativa a la protección de los trabajadores, el público y el medio ambiente contra el riesgo de accidentes mayores. La OIT acogió la reunión del Grupo de Coordinación Interinstitucional sobre Accidentes Industriales y Químicos de 2020, que tuvo lugar poco después de la explosión del puerto de Beirut. En respuesta a la explosión, la OIT ha desarrollado un proyecto a nivel internacional y nacional en el Líbano para reforzar los marcos legales para la gestión de productos químicos, la prevención de accidentes industriales graves y la promoción de la seguridad y la salud en el trabajo.

Organización Marítima Internacional (OMI): La OMI es la agencia especializada de la ONU responsable de la seguridad y la protección del transporte marítimo y de la prevención de la contaminación marina y atmosférica por los buques. Con 174 Estados miembros, actúa como secretaría de 50 convenios, protocolos y numerosos códigos, y ha elaborado numerosas orientaciones y recomendaciones; algunas de ellas se refieren a la manipulación y el transporte de mercancías peligrosas (incluido el nitrato de amonio): el Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida en el Mar (SOLAS); el Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques, 1973, modificado por el Protocolo de 1978 (MARPOL); y el Código Marítimo Internacional de Mercancías Peligrosas (IMDG). En particular, de los instrumentos jurídicos de la OMI, las Recomendaciones sobre la seguridad del transporte de cargas peligrosas y actividades conexas en las zonas portuarias (MSC.1/Circ.1216, 26 de febrero de 2007) se aplican a las cargas peligrosas en las zonas portuarias como parte de una *cadena de transporte*, en cuyo caso se tienen en cuenta la planificación del uso del suelo y otras particularidades relativas al almacenamiento temporal y los controles periódicos de las mercancías peligrosas.

Unidad Conjunta de Medio Ambiente (JEU) del PNUMA/OCHA: La Unidad Conjunta de Medio Ambiente

responde a las dimensiones medioambientales de las emergencias, ya sean peligros naturales, accidentes tecnológicos o una combinación de ambos, proporcionando conocimientos técnicos a los países afectados. Lleva a cabo evaluaciones y análisis medioambientales rápidos y proporciona herramientas y orientaciones sobre emergencias medioambientales, incluso sobre accidentes químicos. Una de estas herramientas es la [Herramienta de Evaluación Ambiental Rápida \(FEAT\)](#) para evaluar rápidamente los riesgos químicos, incluidos los de las sustancias incluidas en el Anexo I del Convenio sobre Accidentes Industriales. El seminario proporcionará una plataforma para que la JEU comparta las lecciones aprendidas durante la misión de Beirut tras la explosión de 2020, y para involucrar a sus redes, en particular en relación con la preparación y la respuesta.

[Oficina de las Naciones Unidas para la Reducción del Riesgo de Desastres \(UNDRR\)](#): La UNDRR apoya a los países en la aplicación del [Marco de Sendai](#) en sus cuatro áreas prioritarias. El marco hace un llamamiento a las sociedades para que se comprometan a gestionar los riesgos de los peligros naturales y los provocados por el hombre, así como los peligros y riesgos medioambientales, tecnológicos y biológicos relacionados. La UNDRR proporcionó el marco para el desarrollo de las [guías “De las palabras a la acción” \(Words into Action Guidelines\)](#): Guía de aplicación para los peligros tecnológicos y de origen humano, preparada bajo la dirección de la JEU del PNUMA/OCHA, con aportaciones de la CEPE, la OCDE y otras organizaciones que forman parte del Grupo de Coordinación Interinstitucional sobre Accidentes Industriales y Químicos. La UNDRR coopera con la CEPE y otras organizaciones a través de la red de puntos focales para la reducción del riesgo de desastres (RRD) de la ONU, guiada por el [Plan de Acción de la ONU para el Fortalecimiento de la Resiliencia](#).

[Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico \(OCDE\)](#): Los [Principios Rectores de la OCDE para la Prevención, Preparación y Respuesta ante Accidentes Químicos](#) tienen como objetivo prevenir los accidentes que provocan daños a la salud, el medio ambiente o la propiedad, y mitigar sus consecuencias mediante las respectivas medidas de preparación y respuesta. El Grupo de Trabajo sobre Accidentes Químicos lidera la labor de la OCDE en estos temas y, aprovechando sus diversas colaboraciones en curso con la secretaría de la CEPE, ha expresado su interés en participar en la organización de este seminario. En su trigésima reunión (octubre de 2020), el Grupo de Trabajo ya debatió entre sus miembros las orientaciones existentes sobre el almacenamiento de nitrato de amonio.

La organización del seminario es posible gracias a las contribuciones financieras del Ministerio de Transición Ecológica de Francia y del Ministerio Federal de Medio Ambiente, Conservación de la Naturaleza y Seguridad Nuclear de Alemania al fondo fiduciario de la Convención sobre Accidentes Industriales de la CEPE, en el marco de su plan de trabajo 2021-2022. El UNDRR y la OCDE proporcionan las traducciones al árabe y al francés de la nota conceptual y la encuesta, respectivamente, mientras que la CEPE proporcionará las traducciones al inglés, al español y al ruso, así como los servicios de interpretación durante el seminario.

