



DIVISIÓN DE ESTUDIOS Y TECNOLOGIA DEL TRANSPORTE

COMISION Y COORDINACIÓN DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS PELIGROSAS

ACTA DE LA REUNIÓN DE 11 DE ABRIL DE 2018 DE LA SUBCOMISIÓN PARA LA COORDINACIÓN DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS PELIGROSAS POR VÍA MARITIMA

Presidente:

D^a Silvia García Wolfrum, Jefa de Área de la Comisión de Coordinación del Transporte de Mercancías Peligrosas del Ministerio de Fomento.

Asisten:

D^a M^a Angeles de Marcos de Frutos, de la Comisión de Coordinación de Transportes de Mercancías Peligrosas.

D^a Ana Rodríguez Gallego, de la Comisión de Coordinación de Transporte de Mercancías Perecederas.

- D. Manuel Carlés Beira, del Ministerio de Fomento.
- D. Francisco Javier Castillejo, del Ministerio de Fomento.
- D^a García Alburquerque López-Tofiño, de SASEMAR
- D^a Pilar Mendoza Hernández, de Puertos del Estado.
- D. Antonio Barba García, de DGM ESPAÑA,S.L.
- D^a Nuria Lacaci Vázquez, de AEUTRANSMER.
- D. José Cristian Castaño Fernández, de CCOO
- D^a Clara Rodríguez Ramírez, de TRAFICO ADR
- D. Jesús Soriano Montes, de FEIQUE.
- D. José Luis Pareja Vilches, de FERTIBERIA,S.A.

En Madrid, a las 10:00 horas del día 11 de Abril de 2018, en el Sala A-737 (Edificio A, 7ª Planta) del Ministerio de Fomento, tiene lugar la reunión de la Subcomisión del Transporte de Mercancías Peligrosas por Vía Marítima, bajo la presidencia de Dª Silvia García Wolfrum, con la asistencia de las personas que se relacionan al margen.

Antes de comenzar la reunión Dª Silvia presenta a las nuevas Jefas de Servicio, Dª Mª Angeles de Marcos de Frutos y Dª Ana Rodríguez Gallego que se han incorporado recientemente a la Comisión para la Coordinación del Transporte de Mercancías Peligrosas. A continuación los asistentes se presentan indicando brevemente la entidad en cuyo nombre asisten.

<u>PUNTO 1.- APROBACIÓN DEL ORDEN DEL DÍA.</u>

Da Silvia García pregunta a los asistentes si están de acuerdo con los puntos que figuran en el Orden del Día de la reunión. Al no existir objeciones, queda aprobado el mismo.

<u>PUNTO 2.- APROBACIÓN DEL ACTA ANTERIOR.</u>

Leída el Acta de la reunión anterior de la Subcomisión del Transporte de Mercancías Peligrosas por Vía Marítima, celebrada el día 7 de Septiembre del 2017, se pregunta a los asistentes si tienen alguna objeción a la misma y, no habiéndose hecho objeciones por parte de los asistentes, queda aprobada el acta.

PUNTO 3.- ESTUDIO DE LAS PROPUESTAS PRESENTADAS POR LOS DIFERENTES PAÍSES EN LA PRÓXIMA REUNIÓN DEL GRUPO EDITORIAL Y TÉCNICO DE LA OMI QUE SE VA A CELEBRAR EN LONDRES DEL 16 AL 20 DE ABRIL DE 2018.



D^a Pilar Garcia Serrano, de FERTIBERIA, S.A.

Secretaria:

Dª. Mª Teresa Hernando Cascajero, de la Comisión para la Coordinación del Transporte de Mercancías Peligrosas. Da Silvia García toma la palabra para indicar que, tal y como se indicó en el orden del día, en esta sesión se van a estudiar los documentos que serán presentados en la Reunión que tendrá lugar en Londres por el Grupo Editorial y Técnico de la OMI y a la que asistirán los representantes permanentes que tiene España ante la OMI en Londres. Los comentarios recogidos en esta reunión serán remitidos a la representación permanente a través de la Comisión.

Este año está centrado en el Código ISMBC. La OMI ha decidido que en los años impares se trabajará en el Código IMDG y en los años impares en el Código ISMBC, de modo que este año versará sobre el transporte de mercancías peligrosas a granel. A tal fin se han ido enviando la mayor parte de los documentos que se han ido publicando a excepción de dos o tres respecto de los cuales se ha optado por no enviarlos debido a que, al ser tan voluminosos, es casi imposible remitirlos por correo electrónico; se trata de documentos que contienen ensayos justificativos de propuestas; no obstante lo anterior, la Comisión trataría de enviarlos si alguno de los presentes tuviera interés en ellos.

Entre los documentos presentados existen dos documentos relativos a fertilizantes: uno remitido por CEFIC y el segundo por Holanda; desde hace un par de años, a propuesta de Alemania, se está discutiendo el transporte de los fertilizantes basados en el nitrato amónico que en este momento están clasificados como Grupo c a fin de que sean reclasificados como Grupo b.

DOCUMENTO E&T 29/3. Fertilizante Nitrato de Amonio. Documento propuesto por CEFIC. La Subcomisión se muestra en desacuerdo con la propuesta de Alemania indicando que se han hecho ensayos cuyos resultados no reúnen los criterios de clasificación necesarios para el cambio de grupo de clasificación al b; se trata de productos intrínsecamente seguros salvo que exista falta de cuidado y exposición a una fuente de calor.

DOCUMENTO E&T 29/9/2. Fertilizante Nitrato de Amonio. Documento presentado por Holanda. Incide en la misma temática. Una vez estudiados los ensayos de CEFIC y la propuesta de Alemania, Holanda aconseja prudencia a la hora de tomar decisiones sin apoyarse en datos. El documento trae a colación los tres incidentes en los que se transportaba este tipo de fertilizante ("MV Ostedijk", MV Purple Beach" y "MV Cheshire) dos de los cuales ("Purple Beach" y "Cheshire") tienen pendientes todavía investigaciones; parece prudente esperar a tener los informes de estos accidentes para poder tomar una decisión razonada y racional. Holanda contactó con España al objeto de iniciar una ronda de conversaciones con los interesados de manera conjunta y propone esperar al resultado de las investigaciones de los accidentes; España no se ha posicionado oficialmente aunque si se ha escuchado con mucha atención a los holandeses considerando bastante razonable lo que indican.

D. Jesús Soriano interviene para indicar que los documentos que se presentan inciden en un aspecto recurrente en la clasificación de todas las familias de productos que contienen Nitrato de Amonio; el documento presentado por CEFIC menciona que, en el Manual de Pruebas y Criterios, hay un sistema de clasificación que se hizo en el año 2012 donde se planteó todo el sistema de clasificación completo de nitrato amónico. Por otro lado, los nuevos test que se han hecho confirman que la directriz y el procedimiento de seguridad que actualmente están en el Código son adecuados para el nitrato amónico indicando cómo tiene que ser la estiva y la segregación de este. Considera que la



reclasificación a Grupo b no serviría de nada si las instrucciones contenidas en el Manual no se siguieran. Se apoya la clasificación actual y sus aspectos técnicos.

D. José Luis Pareja (FERTIBERIA) toma la palabra para indicar que el nitrato amónico no se descompone nunca por sí mismo (siempre necesita una fuente de calor para iniciar su descomposición) a diferencia de otros tipos de productos: por un lado, los productos cuya descomposición continúa una vez iniciada y, por otro lado, los productos cuya descomposición se detiene cuando se retira la fuente de calor. Los nitratos no son peligrosos aunque hay que evitar que el producto esté expuesto a una temperatura de 50º (por ejemplo: el UN 2071 no debe estar expuesto a una temperatura de 50º o el UN 2067, nitrato amónico de alta graduación de más de 28%, no debe estar expuesto a más de 50°). Indica que los accidentes conocidos con este tipo de producto se han producido en instalaciones industriales y que los que se han producido en barco, que actualmente están siendo investigados, lo han sido por la presencia de un foco de calor que ha iniciado la descomposición, de modo que este problema no se evitaría reclasificando el producto como Grupo b. En ambos Grupos (b y c) la normativa indica que debe evitarse el contacto con un a fuente de calor de más de 50°. A la pregunta de por qué este tipo de fertilizantes se incluyen en el Grupo c, el Sr. Pareja indica que para determinar si un fertilizante es del Grupo c se utiliza la excepción 38 de Manual de Pruebas y Criterios (prueba de la cubeta) que consiste en llenar una cubeta de 30 cm de ancho por 30 cm de fondo y 50 cm de longitud con este producto; a continuación se somete a una de las paredes a un calor intenso incandescente (sobre los 500°C) y cuando la descomposición ha progresado 2 cm. se elimina la fuente de calor; a continuación se comprueba si el producto sigue descomponiéndose, considerándose descomposición autosostenida si se descompone la totalidad de la cubeta. Si la descomposición no se propaga a toda la sustancia se considera que el abono no presenta riesgo de descomposición autosostenida. Por todo ello se concluye que, si un barco transporta 40.000 toneladas y sólo se descomponen 30.000 toneladas, ese producto no sería considerado con descomposición autosostenida, aunque esta descomposición sea un grave problema para el barco (lo cual no tiene mucha relación con el producto sea del Grupo b ó c).

Los fabricantes de fertilizantes saben si un producto va a tener descomposición autosostenida o no; para ello utilizan un diagrama triangular. En resumen, no está justificado pasar del Grupo c al b porque las misma exigencias tienen ambos grupos en cuanto a la proximidad a un foco de calor. En todo caso, a fin de evitar accidentes, podría tenerse en consideración la composición del producto, de modo que se evitara la descomposición autosostenida indicando unos mínimos de nitrato amónico y de, por ejemplo, cloruro potásico. En el diagrama triangular se puede asegurar que no se va a producir descomposición autosostenida si el contenido en cloruro potásico es inferior al 30% y si el contenido en nitrato amónico es inferior al 20%; así, podría establecerse un margen (el que se considerara necesario) de clasificación de aquello productos que tengan un contenido en nitrato amónico superior al 10-15% y en cloruro potásico superior al 20-25%. No tiene lógica que se clasifiquen como Grupo b los fertilizantes simples que solo llevan nitrato amónico porque es imposible que se produzca descomposición autosostenida.

D. José Cristian Castaño pregunta si para dar comienzo a esa "autodescomposición" siempre tiene que estar la temperatura presente o se puede dar origen sin que la temperatura este presente.

D. José Luis Pareja indica que, en este caso, no es correcto el término "autodescomposición". La autodescomposición se produce cuando un producto por si solo inicia la descomposición; en el caso que nos ocupa se trata de "descomposición autosostenida", esto es, cuando, una vez iniciada la descomposición, ésta se puede autosostener porque el calor que genera la reacción es mayor que el calor de la energía de activación que necesita la propia reacción (produciéndose una reacción en cadena que se puede ir apagando poco a poco o que puede ir hasta el final de la masa, dependiendo de la energía y del calor que se desprenda de la reacción). La autodescomposición no existe en el nitrato amónico.



D^a Silvia García da las gracias a D. José Luis Pareja por su exposición; su intervención ha despejado dudas existentes antes de la reunión relativas al accidente del "Cheshire" (pendiente del informe de la investigación).

D. Javier Castillejo interviene para indicar que el obligado a elaborar el informe del accidente es el país de la bandera del buque; en el caso del accidente del "Cheshire" es Reino Unido el que está llevando a cabo la investigación y deberá elaborar el informe.

D^a Gracia Alburquerque tiene una duda si los fertilizantes npk (por ejemplo 15-15-15), se deberían reclasificar o hacer un método de ensayo distinto en función de la concentración que tengan de cloruro potásico en fertilizantes.

D. José Luis Pareja indica que si lo que se quiere es identificar el motivo por el cual se puede producir un accidente en un fertilizante a base de nitrato amónico y se quiere asegurar que no se produzca ninguna descomposición, ni la más mínima descomposición, habría que tener en cuenta un límite inferior a partir del cual podría iniciarse algo de descomposición. Se puede asegurar que hay algunos productos que no tendrían descomposición autosostenida si se limitara un valor de cloruro potásico y un valor de nitrato amónico. En el diagrama triangular hay puntos en los que se puede ver que no va a progresar la descomposición autosostenida en ningún caso y también se puede ver que hay una zona en el diagrama en la que la totalidad de la cubeta se va a descomponer y según se va alejando de esa zona se va a descomponer cada vez menos hasta que finaliza la descomposición. Finaliza indicando que lo que hay que tratar de evitar es la presencia de un foco de calor que pueda desencadenar cualquier tipo de accidente.

D^a Gracia Alburquerque pregunta si en el momento de la carga del producto las condiciones de humedad pueden provocar también el inicio de una reacción o no o es solo el foco de calor.

D. José Luis Pareja contesta que en ningún momento el agua puede provocar el inicio de una reacción; el agua, en todo caso puede provocar que un granulado se haga polvo. Para el inicio de una reacción siempre es necesario un foco de calor.

Da Silvia García destaca el sistema de clasificación hecho en el año 2011 incluido en el Manual de Pruebas y Criterios y que ha sido mencionado por el Sr. Soriano. Se trata de un diagrama de clasificación que ha sido recientemente revisado (sin cambiar criterios) a fin de que sea más fácil la clasificación de los productos; el resultado de los trabajos será previsiblemente incorporado a la siguiente edición del Manual e Pruebas y Criterios (en efecto hay muchos tipos de fertilizantes a los que es complicado asignar clasificación).

D^a Pilar García interviene para indicar que si se respetan las condiciones establecidas en las normas actuales no tiene por qué haber riesgo; considera que el nitrato de amonio está bien clasificado.

DOCUMENTO E&T 29/3/1. Propuesto por Reino Unido. Cenizas que proceden de la incineración de residuos sólidos urbanos. La propuesta surge como consecuencia de un accidente ocurrido en un barco que transportaba este tipo de productos habiendo generado gases inflamables y combustión durante su transporte. Reino Unido indica que estos transportes se realizan desde hace años, sin embargo, se plantea si sería bueno incorporar nuevas fichas para el transporte de estas sustancias.

D. Manuel Carlés interviene para preguntar si, dado que este tipo de carga no está clasificada, existía algún tipo de acuerdo entre banderas o con el puerto de descarga.



Da Silvia García lo desconoce aunque cree que no había ningún tipo de acuerdo. A su entender se trataba de un transporte nacional. Hay un documento Informal 2, Anexo 1, muy extenso (que no se ha remitido) en el que se encuentra toda la información para abrir una ficha nueva. En resumen, Gran Bretaña indica que la incineración de la basura se produce en todas partes en mayor o menor medida.

Gran Bretaña reconoce que existe cierto potencial para que estas cenizas sean consideradas como Grupo "a" ó "b", sin embargo hay que indicar que es difícil que encajen con el resultado de la incineración de las basuras en España. Cada país tiene su sistema de separación de la basura de modo que la composición de la basura y la composición de sus cenizas es diferente; por este motivo no parece que sea muy acertado incorporar una nueva ficha a nivel internacional. Preguntada una empresa de residuos urbanos y al Ministerio de Agricultura y Pesca, Alimentación y Medio Ambiente sobre este tipo de cenizas no se ha obtenido respuesta, desconociendo también si este tipo de producto se transporta en España por mar.

D^a Nuria Lacaci interviene para indicar que los residuos sólidos urbanos en España no se transportan por mar porque, por ejemplo, los residuos de las islas se tratan en las propias islas (tanto en Canarias como en Baleares) y en la península se hace el transporte de otro tipo de residuos, pero no de residuos sólidos urbanos.

Da Silvia García aclara que no se está hablando de residuos, sino que se está hablando de cenizas de residuos de la incineración de los residuos sólidos urbanos. Por ejemplo, en la Isla de "El Hierro" existe planta de incineración pero desconoce donde se depositan las cenizas. Se trata de una especie de polvo de cemento con algunos nódulos y alguna piedra de pequeño tamaño, pero fundamentalmente está compuesta por una especie de polvo.

D^a Pilar García supone que puede servir de base para la construcción de carreteras pero, en cualquier caso, parece que la composición es heterogénea.

D^a Silvia García pregunta si alguien tiene algún tipo de información sobre esto.

Da Pilar Mendoza manifiesta que lo que ha podido averiguar ha sido a través de las autoridades portuarias de Canarias (ya que en Baleares se utilizan para rellenar canteras) quienes han informado que se transportan únicamente vidrios y productos reciclables a la península; la Sra. Mendoza se ofrece a seguir investigando si se considera necesario.

D^a Silvia García agradece el ofrecimiento pero no sabe si merecerá la pena porque por lógica va a ser difícil unificarlo a nivel internacional y lo que no tiene claro es si a España le afecta o no. Si se pudiera descartar este tipo de transporte en España evitaríamos el problema.

A Da Pilar Mendoza se le ocurre también consultar con Ceuta y Melilla.

DOCUMENTO E&T 29/3/3. Presentado por Francia. Propone una entrada para el Código ISMBC de la escoria de hierro y níquel granulada en el Grupo c. Parece ser que esta entrada tiene un convenio previo para su transporte.

Junto con este documento se ha presentado el documento E&T 29/ INF. 3 que no se ha remitido al ser muy voluminoso. El único peligro que parece tener el transporte de este tipo de carga es la formación de polvo. Han aportado la hoja de datos de seguridad y la de ensayos e información para la generación de una clasificación. Se trata de un producto industrial con una homogeneidad mayor que otras cargas de productos naturales, el problema reside en la generación de polvo. La ficha propuesta es muy reducida sin requerimientos especiales. Se desconoce si se produce o se transporta en España y no han podido contactar con nadie que diga si tiene o no relevancia para España.



D^a Nuria Lacaci interviene para indicar que conoce la existencia de un fabricante de este producto de modo que tratará de contactar con él remitiéndole, en su caso, la documentación por si pudiera aportar algún tipo de información u observación al respecto. Se ausentan de la reunión los representantes de FERTIBERIA.

DOCUMENTO E&T 29/3/4. Propuesto por IIMA. Concentrados de Sulfitos de metal. No hay comentarios.

DOCUMENTO E&T 29/3/5. Propuesto por China. Grumitos de Clorito. No hay comentarios.

DOCUMENTO INFORMAL 4. Propuesto por China. Grumitos de Clorito. No hay comentarios.

DOCUMENTO E&T 29/4. Presentado por el Secretariado. Se trata de la versión consolidada del Código ISMBC. El documento no se ha distribuido debido a su gran volumen. El intento es hacer una versión consolidada del Código ISMBC. Este tipo de versiones se publica por la OMI; en este caso la Secretaría ha introducido las sucesivas enmiendas en la versión del 2000 estableciendo un código de colores a fin de identificar el momento en el que se aprobó el texto. Se trata de un documento de libre distribución a diferencia del Código ISMBC que tiene un coste elevado. En el documento se incluye lo aprobado hasta la fecha, de modo que no incluye lo que se aprobará en el Grupo Editorial y Técnico ni las decisiones que se adopten en la próxima reunión del CCC del mes de septiembre.

A parte de este documento hay otra versión consolidada del ISMBC presentada por Holanda (E&T 29/4/1) en la que se plantea mejoras en la versión consolidada.

España tiene poco que aportar en todo esto; acepta todos los cambios ya aprobados pero insiste en la importancia de que haya una versión en castellano. Sería muy positivo que tanto el CCC5 como la circular se presentaran también en castellano al ser uno de los idiomas oficiales.

D. Jesús Soriano pregunta si esa versión se va a publicar en el BOE con el texto completo.

Dª Silvia García indica que esta versión, aunque no se publique en el BOE, será un documento de libre distribución por parte de la OMI. Las circulares son documentos de libre distribución, lo que no impide que luego se publique en el BOE, pero que mucho antes de su publicación ya se tendrá acceso libre a ello.

D^a Silvia García aclara que se trata de una orden circular que luego sería aprobada más adelante en una resolución que haría obligatoria la aplicación de la orden circular. Por otro lado, en la página web de la Comisión se pone a disposición del público la carta circular enviada por la OMI siendo conscientes de que tanto en España como en países hispanoamericanos se utiliza la versión en castellano.

DOCUMENTO 29/5. Presentado por China. Propuesta de Curso Modelo de la OMI sobre transporte seguro de cargas sólidas a granel

DOCUMENTO 29/5/1. Presentado por la Secretaria. Desarrollo del curso del IMSBC.

En la misma línea de trabajo se ha tomado la decisión en la última reunión de la CCC de que se va a elaborar un curso modelo por parte de la IMO para el Código ISMBC. China elabora una propuesta que incluye un índice de las partes en las que podría consistir el curso. La Secretaría aporta otro documento en el que se indica que existe un documento de la OMI en el que se especifica cómo llevar a cabo cursos de este tipo. Independientemente de lo que opinen todos lo demás ya está reglado como hay que hacerlo, faltando que uno o un grupo de países se ofrezcan a desarrollarlo y otro grupo de



países que se presenten para revisarlo. En enero de 2019 debería estar hecho un primer borrador. Se es de la opinión de que España no se va a presentar voluntaria para prepararlo pero lo mismo sería interesante intervenir en la parte de la revisión.

D: Manuel Carlés pregunta si estos cursos son para el personal de abordo.

Da Silvia Garcia responde que no solo para el personal de abordo. Parece que en el documento presentado por China no queda demasiado claro, sin embargo, en el documento presentado por la Secretaria básicamente se dice que estaría destinado tanto al personal de tierra, como al personal del mar, a los cargadores e, incluso a los que estén en las inmediaciones del puerto. Este curso va dirigido al personal del mar pero también a los que intervienen en toda la cadena de transporte (personal de la administración, las autoridades portuarias, los operadores de puertos los de las minas, los laboratorios), es decir, para todo aquel que tenga algo que ver con el transporte. Lo que no le ha quedado claro es que tipo de obligatoriedad va a tener este curso.

D. Manuel Carlés indica que esto pasa como con el Código IMDG: la IMO dispone de un curso modelo para el IMDG pero no está implementado, esto es, no forma parte de los cursos obligatorios para la formación del personal de abordo. En este caso, si se desarrollase este tipo de curso modelo, sucedería igual. Se toma nota para informar al departamento de formación.

D^a Silvia García pregunta que, si bien el curso del Código IMDG sería obligatorio para el personal de tierra, cual sería obligatorio para los operadores portuarios.

D. Manuel Carlés interviene para indicar que la formación que se le exige al operador de muelle no es la misma que se le exige en el curso modelo. Esa parte de formación la lleva Puertos del Estado.

D^a Pilar Mendoza comenta la necesidad de que se lleve a cabo la modificación de Real Decreto 145, en la que se pretende incluir la orden que regula la formación de estos operadores de muelle terminal y de componentes que viene recogida en una norma del año 1990. En dicha modificación habría que tener en cuenta lo que dice el Código IMDG sobre esto. A día de hoy, lo que hay es un curso de 40 horas de las cuales se dedican cinco horas a las prácticas.

D. Antonio Barba quiere hacer una observación a lo que Dª Pilar Mendoza está comentando en relación con la modificación del Real Decreto de mercancías peligrosas en puertos en materia de la formación. La formación obligatoria actualmente está focalizada en los operadores portuarios, sin que se tengan en cuenta por ejemplo a los expedidores, agentes de carga, almacenes reguladores, logística que es lo que dice el Código Marítimo en su capítulo 1.3.; considera que se debería ser más ambicioso en lo que en el Real Decreto se contemplara respecto a la formación en otras funciones tan importantes en la cadena como pueden ser los operadores portuarios.

Da Pîlar Mendoza dice que está de acuerdo y que, de hecho, hubo un proyecto hace 5 ó 6 años.

D^a Silvia García comenta si sería bueno intervenir en la propuesta o si sería mejor mantenerse a la expectativa a la espera de que se desarrolle.

D. Manuel Carlés preguntará al área de Formación de la Dirección General de Marina Mercante que son quienes gestionan los cursos si se está trabajando en esta área.

D^a Silvia García considera que sería mejor mantenerse a la espera salvo que en formación digan lo contrario y quieran participar de una manera más activa. Y también manifiesta la conveniencia de que pudiera ser en castellano y dar publicidad al mismo si consideran que va a ser un curso útil.



DOCUMENTO 29/3/6. Presentado por China. Se trata de incorporar nuevas casillas a la Sección 9 como materias que entrañan riesgos de naturaleza química. Se refiere a los nuevos diagramas que se van a incorporar a las fichas de los distintos materiales. Se acordó ampliar la información que se pone en la tabla de cada encabezado de las distintas fichas incluyendo la información sobre si tiene algún riesgo subsidiario en el caso de que sea mercancía peligrosa o si es mercancía peligrosa a granel. Para este último caso en la casilla de ppg, China propone que no solamente se incluya si es o no es ppg; se incorporaría un asterisco a fin de que se estudie la ficha que indica los peligros que tiene. Se considera que este comentario llega algo tarde porque en la última reunión del CCC se han aprobado distintas entradas; alguna razón debe haber para que no se haya hecho en su momento ya que este documento viene a modificar algo que ya se ha modificado en el CCC4.

D. Jesús Soriano quiere comentar que la propuesta de China por la que se trata de añadir unos nuevos subcapítulos 9.2.3.1.6 es complicar mucho más el tema. No está a favor de la propuesta de China aunque si se muestra de acuerdo en incorporar dentro de la celda mhb en caso de que fuera peligroso a granel uno de los siete peligros químicos.

D^a Silvia García considera que la propuesta de China trata de incorporar a través de un asterisco la necesidad de remitirse a la ficha del producto para comprobar los peligros que puedan existir. Se trata de que, en un primer vistazo se puedan tener claros los datos básicos de la tabla sobre si la mercancía es o no peligrosa.

PUNTO 4.ASUNTOS VARIOS

D^a Pilar Mendoza quiere informar sobre la modificación del Real Decreto 145; ya se dispone de un pequeño índice del objeto y del alcance de los trabajos en esta primera fase aunque reconoce que precisan de ayuda técnica para saber discernir lo que se repite en otras normativas nacionales e internacionales.

D^a Silvia García interviene para sugerir si sería conveniente distribuir el texto entre los miembros de la Subcomisión. Se queda en enviarlos por correo electrónico.

Dª Pilar Mendoza comenta que aunque la tramitación ha cambiado bastante, en un principio se tomaría como base el antiguo texto; duda si sería mejor partir de lo que ya se ha hecho o apartarlo y comenzar de nuevo. Ningún miembro de la Subcomisión se pronuncia al respecto.

Sin más asuntos que tratar agradece la asistencia e indica que probablemente la siguiente reunión de la Subcomisión de marítimo a principios de septiembre.



Sin ningún comentario más se levanta la sesión a las 11:45, agradeciendo la asistencia a los participantes.

Madrid, 11 de Abril del 2018

Da Silvia García Wolfrum

Ma Teresa Hernando Cascajero.

Presidenta de la Subcomisión para la Coordinación del Transporte de Mercancías Peligrosas por Carretera.

Secretaria de la Subcomisión para la Coordinación del Transporte de Mercancías Peligrosas por Carretera