MINISTERIO
DE FOMENTO

SECRETARÍ GENERAL
DE TRANSPORTES

DIVISIÓN DE ESTUDIOS
Y TECNOLOGIA DEL
TRANSPORTE

COMISION Y COORDINACIÓN
DEL TRANSPORTE DE
MERCANCÍAS PELIGROSAS

ACTA DE LA REUNIÓN DE 7 DE SEPTIEMBRE DE 2017 DE LA SUBCOMISIÓN PARA LA COORDINACIÓN DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS PELIGROSAS POR VÍA MARITIMA

Presidente:

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

Asisten:
Dª Francisca Rodríguez Guzmán, de la Comisión de Coordinación de Transportes de Mercancías Peligrosas

D. Manuel Carlés Beira, del Ministerio de Fomento.

D. Francisco Javier Castillejo, del Ministerio de Fomento.

Dª Mª Teresa Goizueta Ruiz, del Ministerio de Defensa.

Dª García Alburquerque López-Tofiño, de SASEMAR

Dª Pilar Mendoza Hernández, de Puertos del Estado.

D. Javier Gesé, de Puertos del Estado.

D. Enrique Sánchez Mota, de BEQUINOR

D. Rafael López Lorente, de MAXAM.

D. José Cristian Castaño Fernández, de CCOO

D. Jesús Soriano Montes, de FEIQUE.

Secretaria:

Dª. Mª Teresa Hernando Cascajero, de la Comisión para la Coordinación del Transporte de Mercancías Peligrosas.

En Madrid, a las 10:00 horas del día 7 de Septiembre de 2017, en el Sala de Reuniones (Edificio A, 3ª 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.

PUNTO 1.- APROBACIÓN DEL ORDEN DEL DÍA.

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.

PUNTO 2.- APROBACIÓN DEL ACTA ANTERIOR.

Leída el Acta de la reunión anterior de la Subcomisión del Transporte de Mercancías Peligrosas por Vía Marítima, celebrada el día 4 de mayo 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 DE LA OMI A CELEBRAR EN LONDRES DEL 11 AL 15 DE SEPTIEMBRE DEL 2017.

Dª Silvia García indica que en este punto se van a presentar los documentos que se van a ver en la Reunión de la OMI se va a celebrar en Londres. A esta reunión van a asistir los representantes permanentes que tiene España ante la OMI en Londres. Los comentarios recogidos en esta reunión se les remitirán a través de la Comisión.

PASEO DE LA CASTELLANA, 67
28071 MADRID

Dª Francisca Rodríguez indica que de todos los documentos presentados los que más nos pueden interesar son los referidos a las enmiendas al Código IMSBC, las enmiendas al Código IMDG y los sucesos de mercancías peligrosas ocurridos en buques y en puertos.

DOCUMENTO CCC 4/5/6. Presentado por Reino Unido. Se refiere al examen de los métodos de prueba para clasificar materiales que, en contacto con el agua, desprenden gases inflamables. Han hecho un examen de los métodos de prueba que ahora mismo se recogen en el Código IMSBC para clasificar estos materiales que desprenden gases inflamables en contacto con el agua y han detectado es que al hacer los test de acuerdo con el manual de pruebas y criterios la muestra que toman es tan sumamente pequeña que en estas cargas no te pueden decir si realmente son inflamable y un producto tóxico. Proponen modificar la cantidad de la muestra y subirla a un kilo.

D. Enrique Sánchez dice que ha dicho tóxico y estamos hablando de inflamables.

Dª Francisca Rodríguez habla primero de inflamables y más tarde se refiere a tóxicos.

D. Enrique Sánchez dice que hay productos que al contacto con el agua desprenden gases tóxicos.

Dª Francisca Rodríguez indica que este es el caso.

Dª Silvia García dice que el ensayo que proponen modificar es el la reacción con el agua, lo único que llama la atención sobre el efecto escala que hay y que en este caso es totalmente determinante porque son materiales muy heterogéneos que tienen un grano grande y es que no sabes ni con que quedarse. En los ensayos primeros se decían que no se observaban gases y en otra parte de la muestra pues sí.

DOCUMENTO CCC 4/5/9. Presentado por CEFIC. Modificación de la ficha de abonos a base de nitratos que no entraña riesgos. CEFIC sigue en la línea de años anteriores de que no es necesario modificar esta ficha y lo que hay que hacer es cumplir lo que dice la propia ficha y hacer la modificación de la estiva de la carga etc. Se ha pedido opinión a FEIQUE.

DOCUMENTO INFORMAL 4/INF 13

DOCUMENTO INFORMAL 4/INF 14

D. Jesús Soriano indica que hay varios implicados que están proponiendo un cambio de clasificación del grupo C que tiene esta mercancía al grupo B. Esto ocurre que tiene un punto a favor en la estadística de accidentes porque hay barcos que transportando este tipo de mercancías o fertilizantes a base de nitrato amónico teniendo situaciones de emergencia. Este mes de agosto cree que ha habido una situación de emergencia en las aguas de Canarias, han recibido esta información por parte de la compañía fabricante de este producto, FERTIBERIA, les han dicho que no es un problema de clasificación, sino que hay una frecuencia alta en la estiba de este tipo de mercancía en bodega que están al lado de zonas calientes, una mercancía del grupo C si se almacena al lado de un foco caliente puede sufrir una reacción de descomposición. Proponen que no haya cambios legislativos y que se cumplan los procedimientos del grupo C.

En cuanto al accidente mencionado pregunta a SASEMAR si tienen alguna noticia accidente con fertilizante a base de nitrato amónico.

Dª Gracia Alburquerque dice que no le puede dar ninguna noticia porque no estaba involucrada en el incidente.

A D. Jesús Soriano les llegó la primera intervención en primer consejo técnico le llegó a FERTIBERIA pero luego ya las autoridades se hicieron cargo del tema con el propietario de la carga. Hay muchos documentos sobre esto y es recurrente cree el CEFIC aporta el resultado de un análisis de un instituto tecnológico de prestigio.

Dª Gracia Alburquerque dice que hubo un incidente con un fertilizante tipo C que tuvo descomposición sostenida y este año también tuvieron otro incidente de este mismo grupo, en esta ocasión era un nitrato amónico, que en teoría no genera ningún riesgo químico pero es verdad que un foco externo puede hacer que genere una descomposición que puede dar lugar a una reacción exotérmica con generación de calor y gases tóxicos y que a veces esa descomposición termina cuando el foco de calor se va pero otras veces esa descomposición continúa cuando el foco de calor se ha ido. Lo que dicen los expertos es que en realidad la forma en que se hace el test para decir si una sustancia es tipo B, peligroso, o es tipo C, no peligroso, que no se llega a ver estos tipos de compuestos que una vez que se quita el foco siguen generando esa descomposición. Comenta esto porque a lo mejor el incidente nos tiene que hacer una reflexión de cara a el tipo C ó los ensayos y pregunta la opinión del representante de FEIQUE.

D: Jesús Soriano dice que la industria de fertilizantes ha trabajado mucho en de los test del manual de pruebas y criterios de Naciones Unidas, esos son los test que hay. Si como se ha visto al principio de la reunión hay que hacer un manual de pruebas y criterios para graneles eso es otro proyecto. Los test que hay ahora mismo son los que ha indicado antes y están muy bien desarrollados si hay que poner en tela de juicio esos test tiene que haber un argumento técnico que justifique que no valen y que vale otra cosa.

Dª. Gracia Alburquereque pregunta que si esos test cuando se empieza a descomponer la carga en teoría cuando se quita el foco siempre se debería de terminar esa descomposición.

D. Jesús Soriano contesta que eso ya no lo puede decir.

Dª: Silvia García dice que no tienen conocimientos de análisis concretos de los ensayos como para saberlo. Recuerda que ahora hay un grupo de trabajo dedicado a los ensayos del nitrato amónico en Naciones Unidas expresamente la ordenación de los mismos y cuando se requieren unos cuando se requiere otros, se están revisando en profundidad que cuando estará listo este trabajo no lo sabe. Piensa que todo el sector del nitrato amónico está involucrado en la revisión de esos ensayos, hay una asociación europea de fertilizantes que está allí realizando ensayos de manera sistemática y el grupo de trabajo, antes mencionado, que informa periódicamente sobre el desarrollo de su trabajo y todos los problemas que surjan de este tema sería este grupo quien lo tendría que recoger para todos los fertilizantes para que todos estén clasificados en función de su riesgo tanto en graneles como en bultos.

D. Jesús Soriano dice que no hay que olvidar la gran importancia que tiene la seguridad del buque y los sistemas de seguridad de las bodegas. Otro caso que ahora recuerda fue en un almacén con abono NPK donde tuvo lugar una combustión autosostenida produciéndose una situación de alarma y emergencia y con rayos infrarrojos se vio dónde estaba el foco de calor. Es un proceso complejo y regido por aspectos aleatorios, es muy difícil. Los laboratorios hacen ensayos con muestras que caben en un matraz donde lo ideal sería hacer los ensayos en una bodega de un buque pero ahí no se hacen.

En realidad lo que nos preocupa es que haya barcos de nitrato amónico, mercancía no peligrosa, en donde se producen accidentes y situaciones de emergencia

DOCUMENTO CCC 4/6. Presentado por la Secretaria. Recoge el informe del Grupo editorial y técnico donde se pueden ver todas las enmiendas al Código IMDG y las correcciones a la versión 38/16 del Código IMDG y las enmiendas 39/18 que serán obligatorias a partir del 2019.

Dª Silvia García comenta que los textos que se incluyen son la armonización con la última edición de la regulación del modelo multimodal del Libro Naranja que en otros modos de transporte también se están incorporando. Es un documento voluminoso con muchos anejos que responde a todo lo que hay de momento propuesto y trabajado por el Grupo de Trabajo Editorial y Técnico para que en el CCC de septiembre se dé el visto bueno y se incorpore a la siguiente edición del Código IMDG.

DOCUMENTO CCC 4/6/8. Presentado por Alemania. Enmienda del uso del paracetamol en la guía de primeros auxilios.

D. Javier Gése comenta que habría que recoger la opinión de una sociedad médica sanitaria y acogerse a sus recomendaciones para llegar a esta conclusión.

Dª Silvia García dice que si España hubiera redactado este documento hubiera sido redactada por el Ministerio de Sanidad de España y entiende que Alemania ha hecho lo mismo y nosotros tenemos que remitirlo al Ministerio de Sanidad español por si tuviera que decir algo sobre este documento. Y los demás países esperan que actúen de la misma manera.

DOCUMENTO 4/6/10. Presentado por Alemania. Quieren dar más información en los códigos de segregación ya existentes y que se encuentran en la columna 16b de una serie de números ONU en el Código IMDG y lo que quieren llevar es la información que ya se tiene en el capítulo 3 y que hace ya la segregación de las sustancias añadirlas a ese código. En principio creía que daba más información pero Dª Silvia García opina que no es necesario porque se está duplicando la información y se va a necesitar más espacio a la hora de editar el código al suma una línea más en cada uno de estos números ONU. No ha llegado a comprender bien el problema que intentan resolver y por este motivo no ve la solución muy razonable, lo que ellos hacen es poner una especie de título a los códigos de segregación que ya hay, es decir una sustancia tiene asignada cuatro o cinco códigos de segregación que se asignan siempre de manera conjunta para hacer un grupo de sustancias. Piensa que es una información valiosa para el regulador para que la siguiente vez asigne unos códigos de segregación y se haga de manera razonable y homogénea, al usuario le da igual porque lo que necesita es saber cual tiene que asignar y un título adicional que se ponga no da una información adicional, si esta información se quisiera recoger de alguna manera habría formas más económicas gastando letras y tintas que ponerlo en cada entrada de la tabla A

D. Jesús Soriano habla como representante de FEIQUE y CEFIC no cree que sea una propuesta para resolver grandes problemas de mercancías peligrosas pero sí que tienen una incertidumbre con unas mercancías que son las no nombradas en otra parte para ese tipo de mercancías lógicamente la acción de un grupo de segregación que está relacionado en el apartado 3.1.4.4 hay dice grandes grupos de segregación entienden que es positivo para la descripción de los riesgos en determinadas mercancías que no están enumeradas en las tablas de mercancías peligrosas de determinadas mercancías peligrosas. Sí que puede ser positivo codificar con estos grandes grupos de segregación, porque luego hay otros grupos de segregación que son más concretos, entienden que eso puede ser positivo para resolver ese caso.

Dª Silvia García pregunta qué resuelve exactamente, porque en caso de una entrada NEP, más un número ONU en la columna 16b que viene en los estados de códigos de segregación y no hay más dudas. No entiende cual es el problema que se presenta con los NEP, porque si lo que dice es que los NEP pueden recoger dentro del mismo NEP cloritos e hipocloritos, por decir algo, pues esto no resuelve nada porque de facto se tiene que aplicar ni más ni menos que uno tras otro todos los códigos de segregación que ahí están estipulados y el poner un título adicional encima no dice nada más a que este NEP es un clorito, pero nada más, el usuario del Libro Naranja lo único que quiere es como segregar una sustancia.

A D. Manuel Carlés le parece que es como volver para atrás, es lo que había antes.

D. Jesús Soriano dice que puede haber más de un grupo de segregación es codificarlo y sistematizarlo.

Dª Silvia García pregunta si lo qué está diciendo es que si puede haber más de un grupo de segregación dentro del mismo número ONU.

D. Jesús Soriano contesta afirmativamente.

Dª Silvia García dice que en ese caso no vale con lo que está hecho, no es suficiente. Si hay varios grupos de segregación dentro de mismo número ONU hay que incluir texto en algún lado que diga que en el caso de todos los NEP no hay que añadir todos los códigos de segregación, solo aquellos en cuyo caso la sustancia corresponda a uno de los grupos especificados. Y en el caso de que no se haga así, esto no vale para nada porque lo único que se hace es duplicar la información.

D. Enrique Sánchez dice que hay dos cosas el código de segregación y el grupo de segregación son dos cosas distintas.

D. Manuel Carlés comenta que aportaba cuando la segregación se hacía antes y ver si los dos productos que habría que segregar en que grupo estaban.

D. Enrique Sánchez dice que ahora el código establece la interpretación que había antes en la tabla, que sigue siendo necesaria.

D: Jesús Soriano comenta que en el documento de transporte se eliminaría la frase escrita de “grupo de segregación del Código IMDG“ y en vez de aparecer todo ese texto aparecería una codificación.

A Dª Francisca Rodríguez le parece una ventaja porque lo que han hecho ha sido traspasar solamente el encabezamiento a la segregación y con respecto al documento de transporte no se había dado cuenta pero lo mismo habría que cambiarlo.

D. Enrique Sánchez comenta que ha estado analizando las tablas y efectivamente la propuesta es ponerle el código SFG con el número del grupo de segregación.

D. Jesús Soriano indica que puede haber más de un código de segregación. A lo que Enrique Sánchez contesta que el SGG sólo puede haber uno.

Dª Silvia García dice que códigos puede haber más de uno pero grupos no. Como en la documentación obligan a que pongas es grupo de segregación del Código IMDG 1 ácidos hay que buscar por el número UN para saber de cual es y ahí lo pone. Tiene una cierta utilidad porque para

ese número UN se va a necesitar para para ponerlo en el documento de transporte y lo que han indicado que un NEP puede tener más de un grupo de segregación no está contemplado para nada.

D. Jesús Soriano dice que él se refiere a los SGG, gran grupo de segregación, hay números ONU que tienen más de un grupo de gran segregación. Dª Silvia García dice que eso en esa propuesta no viene para nada contemplado, esto está pensado para que cada sustancia tenga exactamente un solo grupo de segregación.

D. Jesús Soriano dice que ellos lo han considerado pensando que un NEP puede tener más de uno de esos dieciocho grupos, puede tener dos o tres de esos grupos de segregación porque los NEP normalmente suelen ser mercancías con complejidades.

Dª Silvia García dice que no sea un problema pero con la normativa que hay en este momento no se contempla esa posibilidad, si se quiere que se contemple hay que hacer una propuesta porque en la propuesta que nos ocupa se ocupa de este tema.

D. Jesús Soriano dice que esta propuesta contempla poner en la carta de porte lo del SGG, crear los dieciocho códigos y que vayan en el documento de transporte del Código IMDG y pueden haber NEP que ahora no existan pero en un futuro pueden existir y a los que debieran de aplicar dos códigos.

Dª Silvia García dice que en caso de que eso exista y haya que hacerlo habrá que modificar el Código IMDG para contemplar esta posibilidad. Ahora hay que aplicar si es un NEP, vendrá un código SGG y eso te dirá cuales hay que aplicar y las que te indican hay que aplicarlas todas y no hay una opción de aplicar una si y otras no en función del NEP. Si esta es una posibilidad que FEIQUE cree que pueda existir habrá que contemplarla y habrá que hacer una propuesta y una modificación del Código, pero en este momento no es viable.

Dª Francisca Rodríguez indica que la información que se está dando es que cuando se vea el documento de transporte se sabe el grupo de segregación de la sustancia.

D: Enrique Sánchez dice que ha confeccionado una tabla en la que aparece que a cada número ONU le corresponde grupo de segregación.

D. Manuel Carlés dice que se puede dar el caso de que una sustancia teniendo dos propiedades distintas pueda tener grupo de segregación distinto pero en este caso tan específico tendría su entrada particular.

D. Jesús Soriano indica que en el Anexo I hay una relación de números ONU donde más de uno tiene varios grupos de segregación. Dª Silvia Garcia dice que tiene razón y que viene en el anexo del documento y añade que en la columna de la derecha donde pone el código de SGG claramente se ve en la lista es que hay algunos números ONU que tienen más de un código de segregación

D. Jesús Soriano cree que esto se ha hecho así pensando en el desarrollo de innovación.

D. Enrique Sánchez dice que cuando las características son diferentes cuando se pone un producto al transporte se le asigna el SGG que le corresponde. D. Manuel Carlés dice que el material es uno, si es ácido siempre lo será.

D. Jesús Soriano dice que las sustancias que se ven en la propuestas muchas de ellas son muy raras

D. Enrique Sánchez dice que en el Código IMDG en el punto 3.1.4.4. están los grupos de segregación y para cada grupo hay un listado de número UN y hay varios de estos números que están en varios grupos.

D. Manuel Carlés dice que una sustancia puede tener varias propiedades pero en caso de transporte lo que se indica es de la sustancia de la que tiene que estar separado, y es precisamente de quién no puedo estar cerca lo que nos indica la tabla.

D. Jesús Soriano repite lo arriba dicho, que son sustancias nuevas o de experimentación y muchas veces muestras y normalmente tienen que ir a un NEP. Son productos que pueden tener unas composiciones y características extrañas y por eso hay que buscar más de un tipo de código de segregación al ir metido en un contenedor con sustancias muy diferentes.

DOCUMENTO CCC 4/6/13. Presentado por CEFIC. Propone incluir dentro del Código IMDG los vehículos batería para gases comprimidos, se están transportando y hasta ahora lo hacen con las excepciones que se pueden hacer dentro del Código IMDG. Propone incluir la definición de vehículo batería, que hasta ahora no estaba en el Código IMDG, y sus disposiciones especiales para los gases que estarían permitidos para estos vehículos batería y modificar el capítulo 4.2.6. y 6.8 en lo que se refiere a la parte de vehículos.

Dª Silvia García piensa que este documento está mal traducido porque lo llaman vehículos accionados por baterías y España tiene que llamar la atención sobre esto. Le parece bien que se apruebe esta propuesta pero con la versión española con la traducción adecuada porque en caso contrario va a ser un desastre y si se aprueba el texto hay que cerciorarse que en el Código IMDG aparezca bien traducido.

D. Enrique Sánchez dice que si vas al capítulo 1.2. viene la definición, vehículos accionados con batería, vehículos con elementos conectados entre si por uno colector es la definición de lo que es el vehículo batería normal.

Dª Silvia García dice que esa definición viene en el documento. Pero no está recogido en el Código IMDG; esa definición cuando se recoja no tenía que venir con esa definición.

D. Enrique Sánchez dice que no que tiene que venir con la definición en inglés porque seguramente es donde esté bien puesta.

Dª Silvia García dice que lo que nosotros tenemos que decir es que para incluir esta definición en el Código IMDG se vayan al ADR traducido al castellano y que lo copien de ahí porque no tiene nada que ver con esto.

D. Enrique Sánchez dice lo que pone no que tiene que venir con la definición en inglés

Dª Silvia García entiende que todo esto puede venir por la versión francesa, en la OMI hay varias lenguas oficiales el documento original del documento es el inglés que luego ha sido traducido al francés y luego al castellano, se pregunta si habrán traducido al castellano desde el francés o desde el inglés porque como lo hayan traducido desde el francés que había sido previamente traducido desde el inglés puede estar ahí el error.

D. Enrique Sánchez dice que de lo que está hablando del vehículo batería cuando es más lógico que vaya al contenedor de gas de elementos múltiples y aquí eso no lo ponen.

Dª Silvia García indica que el contenedor de gas de elementos múltiples ya se pueden transportar y lo que en este momento no está contemplado para su transporte en el Código IMDG son los vehículos batería.

Dª Francisca Rodríguez dice que el problema existe y lo están transportando con autorización especial y lo que quieren es no necesitar la autorización especial y que pase directamente al Código IMDG y que lo transporten sin problema.

D. Manuel Carlés entonces la traducción es correcta al ser vehículo accionado con batería.

Dª Francisca Rodríguez dice que no es correcta, no es un vehículo accionado por batería

Dª Silvia García dice que el termino en castellano no es ese, no es vehículo accionado por batería. La definición es correcta pero el término que se emplea no lo es, en vez de poner vehículo accionado por batería tiene que poner vehículo batería. Esto que hasta ahora nos está dando para debatir como entre mal en el Código IMGD va a dar lugar a muchísimas dudas. En el Código IMDG en definiciones ya viene contenedor de gas de elementos múltiples con su definición y los FGM ya está permitido su transporte según el Código IMDG, el problema son los vehículos batería que es el único fleco que quedaba.

D. Enrique Sánchez dice que por eso pone las cisternas tipo 9 de la OMS.

Dª Francisca Rodríguez dice que entraría como una nueva cisterna.

D. Enrique Sánchez dice que es otra cosa y que el de arriba es para gases, excepto los refrigerados, y el de abajo el tipo OMI es de los refrigerados, gases licuados refrigerados sin ser refrigerados. De las dos definiciones la primera está mal es vehículo batería, la segunda que es asignándole a un tipo OMI es cisterna tipo 9 que es vehículo batería destinado al transporte de gases licuados no refrigerados de la clase 2 y este es algo nuevo.

Continua diciendo que lo han liado un poco porque antes era lo que se llamaba de recipientes que era una serie de recipientes unidos entre si a un colector y si iba a un vehículo era vehículo batería y si iba a un contenedor era contenedor de gas de elementos múltiples y quietaron la definición de batería de recipientes.

Dª Silvia García leyendo la propuesta entiende que introduce varias cosas: primero la definición de vehículos batería , luego la definición de cisternas tipo 9 de la OMI que es un subconjunto de los vehículos batería, porque ellos quieren solamente para un subconjunto que son los gases comprimidos. Les interesa realizar este transporte en vehículos batería es para los únicos para lo que los pide y par los que piden esta disposición especial 9xx que se introduzca para el transporte de monóxido de carbono, helio, hidrogeno y metano.

D. Enrique Sánchez comenta que en el transporte por carretera, lo normal, es que sea un vehículo cisterna se puede hacer criogénicos y meterlos aquí como una cisterna de tipo 9. El contenedor de gas de elementos múltiples puede ser también con cisternas que lleve dos o tres cisternas pequeñitas dentro del contenedor y que se sale fuera de lo que es el tubo, es otra posibilidad que tiene.

DOCUMENTO CCC 4/6/15. Presentado por Irán. Propone una modificación a la guía FEM después de dos incendios en puertos iraníes.

D. Jesús Soriano comenta que en el CEFIC se ha hablado de este tema y ellos como industria química están en contra. El CEFIC tiene una guía desde hace muchos años para estos dos números ONU unas fichas de intervención en caso de accidente, las fichas ERIC que se acogieron por la Dirección General de Protección Civil y están publicadas en el BOE en 2004. En estos dos productos el combate de fuego es con agua, en la ficha dice que hay que echar un chorro de agua y agua con un spray para bajar la temperatura y bajar el humo con este spray si es posible. En CEFIC les ha llegado la información de que hubo un incendio y que provenía de otra mercancía que empezó a arder y alcanzó estos contenedores eso es lo que nos han dicho, aquí hubiéramos utilizado las fichas ERIC utilizadas en toda Europa.

DOCUMENTO CCC 4/6/16. Propuesto por ICHCA. Propone modificar la circular, ya existente, sobre el manejo de mercancías peligrosas en los puertos. Pone en evidencia que hay incidentes en puertos con mercancías peligrosas, existe una circular del 2007 que no se ha actualizado, propone su actualización y la posible elaboración de una guía para paliar los incendios y los accidentes en puertos. Posiblemente este documento dará lugar a un grupo de trabajo al tomar la iniciativa de hacer algún tipo de circular al mismo tiempo que modifiquen la existente del año 2007.

D. Jesús Soriano comenta que en el documento se habla de que hay que cambiar la guía, pero habrá que proponer unas reformas concretas. Lo que ha visto en este documento es que los accidentes no están bien descritos. En cuanto al accidente de Tianjin se originó por una mala segregación de mercancías, quien almaceno las mercancías cometió un delito al almacenar unas mercancías al lado de otras incompatibles, eso no se arregla cambiando guías, habrá otros procedimientos de inspección que son mucho más eficaces que iniciar un nuevo grupo de trabajo. Si hubiera una propuesta donde apareciera un conjunto de aspectos que realmente justifican un grupo de trabajo en el IMO pues adelante. Según lo que pone este documento no lo ve.

Dª Francisca Rodríguez dice que no estaría mal actualizar la circular que hay del año 2007 que es lo que propone también, teniendo en cuenta que estamos en el año 2017.

D. Jesús Soriano dice que el objetivo que tienen es actualizar lo que tienen en España, eso es la prioridad, si se pueden actualizar las dos cosas que se tienen a la vez o se pueden tomar ideas de lo que se hace en IMO o se puede influir en lo que se hace en IMO pues mejor.

Dª Pilar Mendoza dice que una cosa que le surge porque ha estado en grupos de trabajo desde el 2004 es que al tomar esta circular como ejemplo hay muchas de las figuras que no se corresponde con las nuestras y planteara grandes problemas. Lo ideal sería que hubiera una directiva europea unificando todos los puertos de Europa sería algo mucho más fácil que por medio de circulares, pero no sabe qué intereses hay para que saliera adelante mediante una directiva con una transposición en cada país con un real decreto. Porque tomar de base esa circular supone problemas y no sabe si eso es el kit de la cuestión tomarla o decir que esa circular sirve un poco de ejemplo y adaptarla a las figuras que tenemos en España.

D. Jesús Soriano piensa que es muy lógico porque si la definición de los participantes es fundamental porque ahí se ve las obligaciones y responsabilidades, es clave.

Dª Pilar Mendoza dice que por eso hay una directiva que les obliga a hacer una transposición del real decreto y ahí van a tener que interpretar.

Dª Silvia García cree que aunque se haga una directiva habría el mismo problema porque el resto de los países europeos no necesariamente existe la división que hay en España entre la Dirección General de Marina Mercante y Puertos del Estado con lo cual solo podrá servir de ejemplo.

DOCUMENTO CCC4/8/4.Presentado por ICHCA. Hace observaciones a los documentos de inspecciones. Se queja de que mandan muchos países que no mandan sus datos y que estos informes representan solo el 2,5% de los países que integran la OMI.

Pone de manifiesto que no se utiliza el Código CTU, que es una recomendación de OMI, UNECE, donde dice como hay que estivar las cargas dentro del contenedor y no solo se aplica en el transporte también en todo lo que tiene que ver en la estiba y desestiba.

Dª Silvia García dice que también es una recomendación de la Organización Mundial de la Salud, la Organización Mundial del Trabajo, viene recogido tanto en el ADR como en el RID como en las en las Instrucciones Técnicas y se ha mandado a todos los miembros

D. Enrique Sánchez dice que viene a sustituir a otro código de estiba que se encontraba en el Código IMDG. D. Manuel Carlés dice que este código sigue estando.

Dª Francisca Rodríguez indica que la idea de este código surgió en la OMI después paso a la ONU donde se creó un grupo de trabajo en el que participaban OMS, OMT.

D. Jesús Soriano quería comentar una cosa sobre inspección, sobre estiba insegura y marcado reglamentario, las empresas de FEIQUE hace tiempo eran transportes intermodales que eran inspeccionados en la fase del transporte por carretera conforme al Código CTU, es decir, los agentes de la autoridad de tráfico conforme al Código intermodal del CTU multaban. Ellos a sus asociados aconsejan que se aplique el CTU.

Dª Silvia García dice que la mayor parte de las deficiencias detectadas están en temas de documentación, sobre todo, en temas de rotulación y marcado y estiba y en sujeción son los tres grandes bloques. En estiba y sujeción hay que abrir el contenedor y bastantes cosas que vienen aquí determinadas, la estiba no, pero que se pueden ver sin necesidad de abrir el contenedor o con una inspección simplificada y se podrían encontrar una gran parte que vienen aquí recogidas documentación, rotulación y marcado de las unidades de transporte en los bultos 1, envases y embalajes no se podrían ver cisternas portátiles o vehículos no cubiertos por el Código CSC es muy fácil de comprobar es un tema de documentación y deficiencias estructurales graves del contenedor le parece vital, no sabe cómo la gente se atreve a meter las cosas en ciertos contenedores . Hay una cierta proporción de deficiencias, que representan un gran porcentaje de lo que se encuentran, que se pueden detectar sin necesidad de abrir el contenedor. Aún sin la presencia de aduanas hay mucho que se podría hacer y mejorar para la seguridad en el transporte de mercancías peligrosas.

D. Javier Gése cree que en las terminales modernas se filma en video cuando pasa el contenedor o se hacen fotografías, fundamentalmente por el seguro del contenedor. Esta inspección en muchas partes se está haciendo, no se está registrando o se está comunicando en los países, pero no a nivel internacional porque aquí no se está haciendo en una organización que hace la inspección, lo está haciendo la propia terminal para asegurarse de que si el contenedor entra mal luego no digan que se ha estropeado dentro de la terminal, es una relación comercial entre aseguradoras. Todos los contendores en terminales modernas cuando entrar por la puerta los filman para ver si hay defectos en la estructura.

Dª Silvia García dice que esa parte ya podría estar cubierta. Aun así todo el tema de la documentación y marcado se podría ver sin necesidad de abrir el contenedor, y eso sí que va un poco más allá y es menos rápido, porque la estructura si está muy mal se detecta fácilmente, pero el tema de documentación ya requiere el análisis de una persona para revisar todo lo que está escrito.

D. Enrique Sánchez piensa que uno de los puntos importantes es que cuando se vaya a cargar el contenedor es la verificación. Normalmente no hay conciencia de ese tema al suponer que el contenedor viene bien y las personas que lo llenan muchas veces no tienen formación en este ámbito y además disponen de muy poco tiempo.

D. Francisco Javier Castillejo dice que quién debe de hacer esa inspección. D. Enrique Sánchez contesta debe de hacerla el cargador, el que hace la arrumazón tiene la obligación de verificar que el vehículo está en condiciones.

DOCUMENTO 4/INF 16. Presentado por Corea. Es un análisis de riesgos que están intentando hacer entre el tramo de carretera hasta llegar al puerto.

Dª Silvia García quiere destacar que no solamente es un tema de control de mercancías peligrosas por carretera, lo que quieren es controlar las mercancías que van a ir al puerto y lo controlan ya desde su tramo por carretea, mediante el posicionamiento de los contenedores mientras se van moviendo. Va más allá de lo que nosotros estamos pensando para la carretera, con la carta de porte digital. Ellos prácticamente lo que están diciendo es que ellos quieren tener el contenedor controlado mientras se mueva por Corea.

D. Jesús Soriano piensa que las navieras están detrás de esto.

Dª Silvia García dice que en principio lo presenta el Gobierno de Corea e incluso habla del Ministerio de Pesca pero es posible que detrás de esto esté alguna naviera.

PUNTO 4.ASUNTOS VARIOS

Sin más asuntos que tratar agradece la asistencia e indica que probablemente la siguiente reunión de la Subcomisión de marítimo la mediados del mes de abril.

Sin ningún comentario más se levanta la sesión a las 12:20, agradeciendo la asistencia a los participantes.

Madrid, 7 de Septiembre del 2017

Dª Silvia García Wolfrum

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

Mª Teresa Hernando Cascajero.

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