



DIVISIÓN DE PROSPECTIVA Y TECNOLOGIA DEL TRANSPORTE

COMISION Y COORDINACIÓN DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS PELIGROSAS

ACTA DE LA REUNIÓN DE 11 DE SEPTIEMBRE DE 2013 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:

- D^a Francisca Rodríguez Guzmán, de la Comisión de Coordinación de Transportes de Mercancías Peligrosas
- D. Manuel Carlés, del Ministerio de Fomento
- D. Francisco Javier Castillejo Reyes, del Ministerio de Fomento
- D^a Celia Tamarit de Castro, de Puertos del Estado.
- D^a Pilar Mendoza Hernández, de Puertos del Estado.
- D^a Pilar López Fernando, del Ministerio del Interior.
- D. Jesús Soriano Montes, de FEIQUE
- D. Marta Mira Pueo, de ANESCO
- D. Enrique Sánchez Mota, de BEQUINOR

Secretaria:

D^a. M^a Teresa Hernando Cascajero, de la Comisión para la Coordinación del Transporte de Mercancías Peligrosas. En Madrid, a las 10:00 horas del día 14 de Marzo de 2012, en el Sala de Proyecciones (Edificio A, 1ª 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 se presenta a los asistentes Da Silvia García que ocupa el puesto de Jefe de Área de la Comisión para la Coordinación del Transporte de Mercancías Peligrosas. Tiene la intención de que no se dilaten tanto en el tiempo las reuniones de esta Subcomisión y quiere convocar como mínimo dos al año, justo antes de la celebración de las reuniones internacionales de transportes por vía marítima.

Piensa que las reuniones de la Subcomisión tiene una misión muy importante como es recoger las opiniones del sector y hacérnoslas llegar.

<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</u> ANTERIOR.

Leída el Acta de la reunión anterior de la Subcomisión del Transporte de Mercancías Peligrosas por Vía Marítima celebrada el día 14 de Marzo de 2012 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.- DOCUMENTOS A TRATAR EN EL SUBCOMITÉ DE TRANSPORTES DE MERCANCÍAS PELIGROSAS, CARGAS SÓLIDAS Y CONTENDORES 18º PERÍODO DE SESIONES QUE SE VA A CELEBRAR DEL 16 AL 20 DE SEPTIEMBRE DE 2013

Dª Silvia García informa que de todos los documentos presentados para esta reunión los DSC 18/7 son lo que más pueden interesar a los presentes al ser para la elaboración de enmiendas al Código IMDG y a sus suplementos, incluida la armonización con las recomendaciones relativas al transporte de mercancías peligrosas, de las Naciones Unidas. Si una vez concluido su estudio alguien de los presentes está interesado en otro documento se comentara al final.

La persona que va a estar presente en la reunión representando a España es Dª Francisca Rodriguez va a ser la encargada de presentar los documentos DSC 18/7. A continuación se pasa a presentar documentos para a que los asistentes hagan los comentarios que estimen oportunos:

Dª Francisca Rodriguez comenta que varios de los documentos de este grupo recogen las actas y los informes de otros grupos de trabajo y que tienen que ver con el transporte de mercancías peligrosas. Aquéllos se trasladan al Subcomité de Transporte de mercancías peligrosas, cargas sólidas y contenedores, DSC, todo lo que se ha adoptado en el Comité de Seguridad Marítima y otros Comités.

DSC 18/7/1 presentado por la Secretaría. Recoge el informe del Grupo Editorial y Técnico que ha preparado todas las enmiendas al IMDG para la edición 37-14, teniendo como base el informe del Grupo del Subcomité de Transportes de mercancías peligrosas, con todas las modificaciones de la edición 18 del Libro Naranja. Es extenso al recoger todas las modificaciones que afectan al IMDG.

D^a Silvia García quiere destacar un cambio propuesto para las categorías segregación y estiba de mercancías peligrosas que se cambian y se incrementan para líquidos gases inflamables y también se cambian para sustancias que al contacto con agua pueden emitir gases inflamables. Piensa que en la práctica del día a día en el transporte marítimo puede tener mucha incidencia. Viene recogido en el punto 3.4.5 del DSC 18/7/1 y en la página 111 del anejo II.

INFO 21, Presentado por la Secretaria, y recoge las modificaciones aprobadas en la reunión de junio del Libro Naranja. Las modificaciones son editoriales, en su gran mayoría. Y como el Grupo Editorial y Técnico se va a reunir la tercera semana de septiembre ya tendrá en cuenta las modificaciones editoriales que se han hecho a la versión 18 del Libro Naranja.

Da Silvia García dice que no solo hay modificaciones editoriales y en este punto está recogido todo lo que se aprobó en el Libro Naranja está todo preparado para que el Grupo Editorial y Técnico discuta si todo lo aprobado se traslade al IMDG o si hay que hacer alguna puntualización o se rechaza pasar algún punto

DSC 18/7/2. Presenta los resultados del FAL 38 y del STW 44. Presentado por la Secretaría recoge los resultados del Grupo del Comité facilitación y del Comité de Normas de formación y guardia . Este documento comenta al labor realizada por secretaría de la OMI ya que había mucho retraso en la entrega de las remesas de mercancías peligrosas sobre todo en la Clase 7 . Se estableció un método de trabajo junto con la OIEA y la OACI. En la OMI se ha creado una aplicación para que los estados puedan incluir la información sobre las remesas que han sido rechazadas o que han sufrido algún retraso en el transporte de la clase 7. Está directamente relacionado con el Consejo de

Pág. 211 MINISTERIO DE FOMENTO



Seguridad Nuclear, esta Comisión se ha puesto en contacto con el Consejo que ha facilitado información sobre algunos casos ocurridos en nuestro país. La trasmisión telemática necesaria para transmitir los datos no funciona muy bien. La OMI tiene abierta para los estados una base donde se puede comunicar los rechazos o los retrasos en el transporte de la Clase 7.

El Comité de facilitación interviene cuando se presenta una remesa para el transporte de mercancías peligrosas.

D. Jesús Soriano comenta que la posición de FEIQUE, es favorable, en relación al apartado 7 cuando habla al Comité facilitador y más concretamente al documento 38.4.1, para enmendar el documento denominado manifiesto de mercancías peligrosas del barco. La nueva organización de los campos del manifiesto del buque elaborado en base a la declaración de mercancías peligrosas que hace la industria química y que está mucho más adecuado al citar los elementos básicos para planificar una emergencia, le parece adecuada la enmienda.

También está a favor de lo relativo al programa de conocimiento del personal surgido del Subcomité STW 44 en relación con la formación del personal de la lucha contra incendios cuando intervengan materias que reaccionen con el agua.

DSC 18/7/3. Esta presentado por Alemania. Se propone una enmienda a la disposición especial 962, para el transporte de vehículos cuando llevan combustible en sus depósitos. En el punto 2 de esta disposición recoge que en el caso de que se lleve el depósito con combustible nunca se podrá llevar más de un cuarto del depósito, y que en cualquier caso nunca se podrá llevar más de 250 litros. Lo que dice Alemania es que esto impediría el transporte de algún tipo de maquinaria, y lo que pide es que ampliar el margen de 250 litros con la autorización de la autoridad competente.

A D. Enrique Sánchez Mota el documento le parece correcto al poder darse circunstancias en que se tenga que sobrepasar la cantidad de producto con la aprobación de la autoridad competente.

DSC 18/7/4 Presentado por Alemania. Declaración incorrecta de mercancías peligrosa y en base a ello propone la introducción de las funciones del consejero de seguridad en el marco del IMDG, en las mismas condiciones y con las mismas responsabilidades que en el ámbito terrestre, en el ADR y en el RID.

Alemania ya presento esta proposición hacer unos años y ahora lo vuelve a proponer. Tanto la Dirección General de Marina Mercante como el Ente Público de Puertos del Estado sería bueno que manifestaran su opinión sobre este tema para poder defenderla en la reunión si creen necesario la introducción de esta figura dentro del IMDG. Para saber qué posición debe de llevar España a la reunión si defiende o no la introducción de esta figura en el IMDG. Añade que sería muy positivo saber la opinión del Ente Público Puertos del Estado sobre la creación de la figura de consejeros de seguridad en los puertos.

Da Celia Tamarit comienza diciendo que no tiene un criterio muy claro al faltarle un conocimiento más profundo sobre las ventajas y desventajas de esta figura y de las funciones que desempeña en otros modos de transporte. Lo que quiere recordar es que en la legislación que atañe a los puertos existe la figura del operador de muelle que realiza las funciones que se le atribuyen a los consejeros de seguridad. Tampoco tienen un criterio del todo claro en este tema y está abierta a escuchar todo aquello que se exprese en la reunión.

D^a Silvia García piensa que si en España existe la figura de operador de muelle que hace unas funciones semejantes a las de consejero de seguridad se debería de apoyar esta propuesta al significar que en todos los países que integran la OMI existiría esta figura semejante y así las cargas que llegan a nuestro país estén en situaciones más aceptables.



La introducción de esta figura en España supondría un cambio en nuestra legislación para evitar duplicidad de funciones, y a pesar de esto ve positiva su creación. La experiencia que se tiene del trabajo que realiza los consejeros de seguridad en el transporte terrestre es muy buena. Desde España se ha ido impulsando esta figura para el resto de Europa y estamos a favor de que se den más competencias. Y también es una forma de que la Administración lleve un mayor control del transporte.

Añade que el transporte terrestre y marítimo son muy diferentes. El transporte terrestre casi siempre lo realizan empresas pequeñas, mientras que en el marítimo las empresas son grandes muy especializadas y con grandes conocimientos técnicos.

D^a Celia Tamarit dice que tiene muy poco conocimiento del consejero de seguridad y desconoce si tiene que tener alguna titulación específica o una formación homologada para toda Europa. Dentro del transporte marítimo en los puertos no están normalizadas de forma internacional algunas funciones y por tanto algunas formaciones. Sería interesante subsanar esto.

D^a Silvia García cree que hay preceptos de la normativa del carreteras que hacen relación a la formación. En este documento 18/7/4 se puede encontrar un extracto del ADR y en su punto 1.8.3.7, se puede encontrar lo relativo con la formación del consejero de seguridad y viene estipulado el contenido del examen al que deben de someterse para conseguir su titulación.

D. Enrique Sánchez explica que este tema tiene su origen en las declaraciones incorrectas de las mercancías peligrosas que llegan al barco. También se dice en el documento que esta cuestión hay que plantearla desde su inició, es decir desde carretera.

Piensa que hay dos puntos básicos a tener en cuenta. El primero que la función del consejero de seguridad de carreteras sea completa, no limitándose solo a la carretera. En el ADR se pueden encontrar varios puntos relativos a la formación de operadores. En el punto 1.3.2.2. donde se refiere a que en la formación de operadores dice que en los casos donde el transporte de mercancías peligrosas implique un transporte multimodal, el personal debe de estar al corriente de las disposiciones de los otros modos de transporte. Aunque este punto no lo se encuentra dentro de la formación del consejero de seguridad, está claro que debería de temer conocimiento de las normas de los otros modos de transportes cuando se tiene que hacer un transporte de este tipo. Es fundamental en este campo la formación para tener un conocimiento veraz de cómo ha de hacerse el transporte.

El primer pilar debe de ser la formación, se deben de conocer todas las normas que estén implicadas en el transporte que se quiere realizar. Y en la actualidad esto no sucede, las diferencias entre el ADR y el IMDG no son muchas, pero en el caso de que las personas que tienen que remitir expediciones por vía marítima no conocen estas diferencias, estas no irán correctamente.

Es partidario de incluir la figura del consejero de seguridad en el IMDG, pero a partir de lo que ya hay, es decir, que al consejero de seguridad existente se le sume la formación necesaria para desempeñar su labor en transporte por vía marítima, es decir, que se le establezca como obligación la verificación de las expediciones, la documentación y la preparación de los bultos que van por la vía marítima.

Un aspecto muy importante que ha observado y del que está informando a las asociaciones es que la segregación es totalmente distinta en carretera, que se permite todo, que de la segregación marítima y también hay diferencia en la utilización de algunos tipos de envases. Hay un motón de pequeños requisitos que hay que conocer y aquí la figura del consejero de seguridad es donde puede hacer un buen trabajo.



Da Silvia García dice que está claro que los consejeros de seguridad del transporte terrestre, carreteras y ferrocarril, tiene la obligación de conocer otras normas, pero que sea un experto en IMDG es mucho pedirle. Habría que crear la figura del consejero de seguridad en temas marítimos y lo ideal sería exigir que si un transporte tiene ir por varios modos de transporte lo ideal es que o bien el consejero de seguridad que tuviera la formación adecuada para todos los de transporte por donde se va a realizar el transporte o que intervinieran varios consejeros de seguridad que cuya formación abarcara los modos del transporte por donde se va a realizar el mismo y que trabajaran conjuntamente.

Muchas de las consultas que se hacen a esta Comisión son de dudas que se plantean son de personas que trabajan en el transporte por carretera y tienen que hacer un transporte por vía marítima.

A D. Jesús Soriano no le sorprende que sea Alemania quien haya propuesto este tema. La figura del consejero de seguridad fue introducida por este país en los años noventa desde su legislación nacional a la legislación de la Unión Europea, para más tarde incluirla en el ADR y en el RID. Ahora quiere también que esté presente en el IMDG.

Piensa que el texto del IMDG y los textos para los transportes terrestres ADR y RID establecen muy claramente quienes son cada uno de los responsables. En el IMDG existen dos empresarios responsables que son el consignatario y el consignador que son los encargados de que se cumplan los capítulos relativos a la formación, 1.3.1.3 del IMDG, que obliga a demostrar que su personal está formado.

Desde FEIQUE opinan que en el derecho del transporte terrestre existe la figura del expedidor, del cargador y del descargador que debe tener consejeros de seguridad, pero en el derecho marítimo esas figuras no existen, se habla de consignatario y consignador son dos figuras que vienen de la IMO. No ven justificado la incorporación del consejero de seguridad tal y como está en el ADR y en el RID al transporte marítimo. No son suficientes las justificaciones expuestas en este documento y no va a servir para resolver el problema de la correcta identificación de las mercancías peligrosas que debe ser una labor de conocer, a través de la inspección, que documentos están manejando los consignadores y los consignatarios y aplicar las sanciones que están en el IMDG, cuando corresponda.

Cuando llegan los contenedores a los puertos a sus empresas como expedidoras y cargadoras de mercancías peligrosas extienden el certificado de arrumazón, donde se describe si la estiba de los envases en el contenedor es correcta, con esa información el siguiente responsable, que es el consignador, debe de manejar la documentación del transporte terrestre y asimilarla a la documentación de la carga de contenedores en un buque. Creen que este espacio está cubierto cada uno sabe cuáles son sus funciones y por esta razón no están de acuerdo con la solución propuesta en este documento.

D. Enrique Sánchez dice que está de acuerdo con D. Jesús Soriano con lo que ha expuesto. Piensa que la solución es que la mercancía en carretera vaya en condiciones y que el consejero de seguridad se preocupe un poco de los aspectos que se refiere al modo de transporte distinto al suyo. Y también está de acuerdo con él en que la figura de consejero de seguridad en marítimo no la ve clara.

D. Jesús Soriano, sobre el tema de la eficacia del consejero de seguridad lo que tienen claro las empresas químicas es que su responsabilidad directa o indirectamente en una cadena de transporte es muy importante, elaborando procedimientos de trabajo o gestionando documentación. Normalmente en las empresas químicas hay expertos en transporte marítimo, la responsabilidad será siempre de la compañía aunque tenga expertos en transportes terrestres y en transportes marítimos,



que normalmente suelen estar separados, aunque deben coordinarse. Piensa que en la formación del consejero de seguridad habría que hacer una reflexión sobre la necesidad de tener más conocimientos del transporte intermodal, que es lo que se da en los puertos

Da Silvia García dice que relacionado con este documento hay otro documento que es el número 12 que partiendo del mismo problema, la declaración incorrecta o la no declaración de mercancías peligrosas, plantea otra solución que sería el incremento de las inspecciones y las sanciones y de la colaboración internacional en relación con este tema y va más en la línea de lo ya comentado por FEIQUE

D. Jesús Soriano dice que le viene a la cabeza el documento 12 de la Cámara Naviera Internacional (ICS), desde FEIQUE hay una propuesta concreta a favor de establecer un punto único de contacto entre autoridades para la notificación sobre no conformidades en el transporte que puede ser interesante, y compartir información de manera más eficaz, seguramente a través de un sistema informático de la IMO (GISIS). Quiere incidir sobre la eficacia de las inspecciones de carga de los contenedores en el barco en origen, y también a los consignatarios, es la forma más eficaz de controlar la plena conformidad de la identificación de las mercancías. En este aspecto en concreto apoya el documento 12.

D^a Celia Tamarit pregunta sobre quién se encarga de hacer las inspecciones de las que se habla en España.

Da Silvia García contesta que las competencias están divididas entre el Ente Público Puertos del Estado, Ministerio de Industria, Energía y Turismo. No hay que olvidar que todo lo que va por el transporte marítimo tiene que pasar por aduanas, y una vez allí se sellan los contenedores y ya no se pueden abrir. Las inspecciones se pueden llevar a cabo de una manera muy limitada. Un contenedor que este en tránsito no se puede inspeccionar, en origen si y mientras que va en carretera también.

D. Enrique Sánchez dice que el contenedor lleva una documentación que es un listado de materias, analizando el listado de materias se puede determinar si se ha hecho bien la segregación o no.

D^a Silvia García comenta que la no declaración o la declaración incorrecta, que es el problema de base que hay, con la documentación no se va a solucionar hay que abrir el contenedor y comprobar lo que hay dentro. El tema de las inspecciones no es fácil.

D. Jesús Soriano dice que por lógica sería que la competencia en cuanto a inspección en los puertos la tendría el Ente Público Puertos del Estado.

D^a Celia Tamarit aclara que en los puertos tienen competencias muchas autoridades. El Ente Público Puertos del Estado se encarga de facilitar que todos ejerzan sus competencias.

Dª Francisca Rodríguez dice que realmente existe un problema en cuanto a la inspección porque las comunidades autónomas tienen plenas competencias para hacerlas de manera que muchas veces el Ministerio de Industria, Energía y Turismo aunque quisiera no podría hacerlas. Es un problema que viene de atrás y que no es de fácil solución. Las comunidades autónomas, en lo que se refiere a temas de industria, tienen muchas competencias.

En el documento 12 lo que pide ICS es para atajar el problema de la declaración incorrecta, modificar una circular donde dice las inspecciones que hay que hacer y todas las comunicaciones que tienen se tiene que hacer una vez hechas y poner sobre la mesa la utilización del 1.1.8 del Código IMDG, que es para notificar todo tipo de infracciones. Se están haciendo declaraciones incorrectas pero en el IMDG se dice como poder subsanarlas y pone como ejemplo la circular y este punto GISS en la se recogen las declaraciones incorrectas



D^a Celia Tamarit, pregunta qué si en el transporte aéreo se dan también estos problemas, porque también hay transportes intermodales.

Da Silvia García contesta que la intermodalidad se da, lo que pasa es que el transporte aéreo el volumen de cantidades que se transportan no es el mismo, es un transporte más especializado. Casi siempre es más restrictivo que el terrestre, si se empaqueta algo con las condiciones marcadas por el reglamento que se aplica en el transporte aéreo, casi con toda seguridad se está haciendo bien para que vaya por otras vías.

Da Celia Tamarit también pregunta por las inspecciones en aeropuertos

D^a: Silvia García contesta que las inspecciones en los aeropuertos está muy involucrada la Guardia Civil y Aduanas. Las competencias están más claras que en el transporte marítimo, donde intervienen una multitud de organismos oficiales tanto a nivel estatal como autonómico. En los aeropuertos las comunidades autónomas apenas tienen competencias, tampoco las competencias en materias de industria tiene la magnitud que nos encontramos en el transporte marítimo.

D. Enrique Sánchez dice que hay una diferencia bastante importante en cuanto a que la declaración es muy específica donde hay que cumplimentar un impreso de la IATA, donde se cumplimenta una serie de datos. Al llegar la mercancía, hay una persona que revisa mediante una lista de chequeo todos y cada uno de los paquetes, no el interior, el embalaje, etiquetado, ello se realiza por una persona con la formación adecuada de la empresa. Todo esto está establecido en IATA pero no en el IMDG.

En el IMDG la declaración multimodal no es obligatoria, el impreso es informativo, afecta también al transporte terrestre, con lo cual no hay una inspección posterior del cumplimiento de todos los requisitos. El cumplimiento está en el arrumazón, cuando se carga el contenedor la persona tiene que estar especializada, y por la información que tiene las personas que cargan se limitan a colocarlo y ya está. En el transporte aéreo se es mucho más estricto.

D: Jesús Soriano comenta que en la industria química, en relación con las inspecciones de transporte aéreo AESA está insistiendo en la necesidad de hacer más eficaz los sistemas de inspección en los aeropuertos y les está invitando a pasar por un sistema de certificación, con el nombre del expedidor conocido, se llama así en la legislación europea, y como tal tiene certificado la seguridad de su cadena de logística y las inspecciones son muchísimo menores que si no lo está. La política que sigue AESA, las industrias y los operadores logísticos es que adquieran la certificación de expedidor conocido para disminuir el número de inspecciones.

En lo que se refiere al transporte marítimo se está invitando a los operadores a adquirir la figura del operador económico autorizado. Son dos figuras que se están promoviendo para que las inspecciones sean más eficaces a través de la certificación de determinados operadores logístico.

DSC 18/7/5 Presentado por Bélgica. Solicita completar el nombre de expedición de los contaminantes del mar con el nombre químico, propone una nueva disposición transitoria junto con una serie de números ONU, no es una lista cerrada, para que obligatoriamente en la documentación se tenga que completar con el nombre químico del contaminante del mar.

DSC 18/7/13 Presentado por CECIC. Apoya parte del documento de Bélgica, pero no está de acuerdo con la creación de una nueva disposición transitoria, para los números ONU argumentando que no iba a favorecer un transporte multimodal. Cambia un poco la forma de la redacción del 3.1.2.9.1.



Estos dos documentos están ligados. Pregunta a FEIQUE su opinión porque piensa que es al que más puede afectar.

D. Enrique Sánchez comienza diciendo que viendo el listado lo que si se detecta es que son todos los productos que están incluidos en el gran epígrafe d del ADR y que no tienen asignado el término NEP, con lo cual no hay que poner el nombre técnico entre paréntesis.

Desde el punto de vista de seguridad medio ambiental considera que es importante que se sepa exactamente cuál es producto químico, pero no tiene criterio para decir si es fundamental o no. En el caso de que haya un accidente si es importante saber o no si es contaminante para el mar el producto químico.

D. Jesús Soriano dice que en los documentos 18/7/5 y 18/7/13, donde se incluye la incorporación de una nueva disposición especial, cree que complicaría y haría recurrente las disposiciones especiales que actualmente están para cumplir este requisito, habla de la disposición especial 274 que te dice expresamente que deberá indicarse el nombre técnico de la sustancia, por tanto eso ya está en el IMDG pues hay que hacerlo además de acuerdo con el subcapítulo 3.1.2.9.1 que es el que dice que en caso de mercancías genérica o no nombrada en otra parte se debe de completar con el nombre químico reconocido de contaminante para el mar, esta puede ser la solución de un problema ya reconocido y que actualmente en el IMDG viene establecido 3.1.2.9.1 antes citado.

Desde FEIQUE se apoya la nueva redacción propuesta por CECIC en cuanto que aquellas mercancías genéricas no clasificadas en otra parte como contaminantes del mar de conformidad con el apartado 2.10.3 se indiquen en el nombre de expedición el constituyente que contribuye en mayor medida a la clasificación como contaminante del mar. Creen que en la medida más directa y que se puede utilizar en caso de emergencia o en caso de reconocer cuales son los productos asociados involucrados en el accidente.

Esta disposición adicional que ya existe, 274, se aplica a los ONU's 3077 y al 3082.

FEIQUE también está en contra del documento de Bélgica porque desarmonizar la tabla de mercancías peligrosas en el transporte terrestre.

Con esta redacción piensa que se aclara mejor la obligatoriedad de indicar el componente de mar contaminante.

DSC 18/7/6 Presentado por la Secretaria. Recoge la reorganización de la columna 16 de la lista de mercancías peligrosas sobre estiba y segregación. En el año 2011 Alemania presentó la posibilidad de dividir la columna mencionada en dos partes A y B, una recoge la estiba y la otra la segregación. Esta división ya está aprobada y lo que comunica la Secretaria es como van a quedar las sustancias en esa división. Establece dos códigos para la división de la tabla, la estiba se le ha asignado el código alfanumérico SW y a la segregación SG cada una de las leyendas que tiene la segregación se le daría un número de manera que ese código pasaría a la parte 7.1 o a la parte 7.2 respectivamente con el objetivo de que la columna 16 no ocupara más espacio. La división de la columna ya está aprobada, se comunica y dice como ha quedado definitivamente.

Esta lista también se verá en el Grupo Editorial y Técnico de la tercera semana de septiembre.

D. Jesús Soriano está de acuerdo con la propuesta. Le parece que hay una reorganización también de la columna 17 cuando contenga provisiones relativas a la estiba y segregación. También le parece correcto.



DSC 18/7/7 Presentado por Corea. Presentan las condiciones de certificado de arrumazón del contenedor Este tema es competencia del Ministerio de Industria, Energía y Turismo, hoy no ha podido asistir ningún representante de este Departamento a esta reunión.

Corea ha hecho un estudio de sus contenedores, presentado para esta reunión y que está recogido en el documento 18/10. En él recoge las inspecciones que han hecho los países y el porcentaje de deficiencias encontrado es importante.

Corea propone enmendar la subsección 5.4.2.1 para que se recoja todo lo que se regula en la circular 1442 que es la encargada de los programas de inspección de las unidades de transporte que llevan las mercancías peligrosas, dice cuando se tienen que hacer las inspecciones y las periodicidad de las mismas y toda la documentación quiere que se pase al 5.4.2.1. Así cuando se presente un contenedor con el certificado de arrumazón se recojan todos los datos actuales.

D. Iñigo Elorza del Ministerio de Industria, Energía y Turismo va a estudiar este documento y mandara los comentarios al mismo.

DSC 18/7/8 Presentado por Corea. Son observaciones a la información en relación con los contaminantes del mar tal y como se recogen en la lista de mercancías peligrosas, en la columna 4 se recogen otra clase de riesgo y cuando aparece la letra "p" el riesgo es contaminante para el medio ambiente. Corea dice que existen dos criterios para la clasificación uno basado en el sistema global armonizado que viene de la ONU y el segundo seria lo que se dice en el GEMSAN, evaluación de peligrosidad del convenio de MARPOL.

Corea plantea que en la tabla de mercancías peligrosas tendría que haber más mercancías con la letra "P" no todos los que tienen la letra "p" en virtud de lo que estipula el grupo del MARPOL. Son criterios de clasificación estrictos

Para D. Jesús Soriano es un tema recurrente en lo que es el Código de graneleros. Cuando se proponen nuevas clasificaciones de mercancía química a transportar en graneleros FEIQUE asume que el Comité GESAN hace una evaluación de riesgos que parte de la base del transporte de granelero, grandes tonelajes de mercancías que no se corresponde con la clasificación del GHS. Con lo que lógicamente no habrá una correspondencia total, por eso existe dos códigos uno para granelero y otro para mercancías que van envasadas que van en un contenedor y cargada en un buque.

Hay justificaciones para mantener la clasificación del GESAM, para los graneleros y otra de la "p" de contaminante para el medio marino, para el IMDG. Cada criterio de evaluación de riesgo corresponde a unas bases del análisis de riesgos uno para el transporte a granel y el otro para el transporte envasado en contenedores. Lo que es lógico.

Para intentan unir las dos clasificaciones, a su parecer, tendría que intentar fundir el GESAM y el IMDG El representante de FEIQUE está en contra con la propuesta de Corea.

D: Enrique Sánchez, está de acuerdo con D Jesús Soriano, en principio lo que se está pretendiendo es la unificación de los códigos de transporte de mercancías peligrosas. Hace tiempo ya se eliminó la clasificación según el GESAM y se adoptó el criterio de clasificación según el GHS.

DSC 18/7/9. Documento presentado por Estados Unidos. En el Libro Naranja se ha aprobado una nueva disposición para el ONU 3082 y ONU 3077, peligrosos para el medio ambiente líquidos y sólidos, si se lleva en un envase menos de 5 litros o menos de 5 kilos se exime de cumplir las condiciones del transporte de mercancías peligrosas, a excepción de lo que es estrictamente el embalaje el resto no habría que cumplirlo. Esto llevado al IMDG, los Estados Unidos directamente



modifican el párrafo 2.10.2.7 que es el que hace referencia a los contaminantes del mar y a la disposición 375 No hay comentarios

DSC 18/7/10 Documento presentado por Estados Unidos. Se refiere a la actualización de la circular DSC 12, sobre la continuación del uso para el transporte de mercancías peligrosas, de las cisternas portátiles y los vehículos cisternas para el transporte por carretera tipo OMI. En el año 1996 se introdujo una gran modificación para las cisternas antes mencionadas en el Libro Naranja y más tarde se plasmaron las modificaciones en el IMDG y se dictó esta circular con unos períodos de transición. Con este documento Estados Unidos propone modificar esta circular, al estar vencidos algunos de los períodos transitorios.

Se espera que D: Iñigo Elorza haga llegar a esta Comisión algún comentario sobre este documento al ser un tema de su competencia.

D^a Silvia García dice que tiene un fax del año pasado de EBROTANK en el que se solicitaba que no se prorrogara la medida transitoria porque en España se había hecho el esfuerzo de renovar las cisternas y actualizarlas y en otros países no.

D. Enrique Sánchez informa que lo que se ha retirado en España son cisternas de la flota terrestre, pero no recuerda que se haya retirado contenedores cisterna.

D^a Francisca Rodríguez dice que este documento se refiere, entre otros vehículos, a las cisternas para transporte por carretera tipo OMI

D. Enrique Sánchez dice que en España hay una reglamentación específica para este caso en donde el vehículo cisterna es terrestre y se le adecua para cumplir los requisitos del IMDG para poder hacer un recorrido marítimo con itinerarios cortos. Existe una reglamentación que exige la emisión de un certificado específico de cumplimiento de estas cisternas, que es una cisterna terrestre normal que ha sido sometida por un OCA a una verificación del cumplimiento del 6.8. No recuerda que haya salido alguna reglamentación para retirar esa certificación en razón de un período.

Dª Silvia García comenta que a partir del 1 de enero del 2003, se introdujeron en el IMDG unas especificaciones nuevas que obligaron a que a partir de ese momento las cisternas nuevas que se utilizaban en el transporte marítimo tuvieran determinadas condiciones y se establecieron unas medidas transitorias para las cisternas anteriores, que en España se han ido retirando. En otros países no se han retirado. Esto favorecería la contratación de empresas españolas para realizar transportes al ser sus cisternas nuevas, si se prolonga las medidas transitorias y se sigue pudiendo utilizar las cisternas anteriores al 2003 indirectamente se estaría perjudicando a las empresas españolas que ya han hecho el esfuerzo económico. Eso es lo que decía la empresa Ebrotrank y no sabe si es lo que piensa todo el sector implicado.

PUNTO 8.- OTROS ASUNTOS

D^a Silvia García informa a los asistentes que se les puede facilitar, a todo aquel que lo solicite, la última versión del Libro Naranja en soporte informático. Pregunta a los presentes si quieren tratar otro asunto.

D. Jesús Soriano quiere hablar del documento INF 7 relativo al Código CTU. Piensa que todos los países europeos deberían tender a la armonización de las prescripciones que hay de sistemas de estiba y embalaje de IMO con respecto a los que ahora tienen que son del CEM. Hay puertos en Europa que obligan a hacer un embalado de contenedores según el código de embalaje de la IMO, y por otro lado está la norma que ya se puede están recogidas en el ADR y en el RID, piensa que todo



las variaciones del Código CTU que se hagan se deberían de ir confluyendo a lo estipulado por el CEM. Tampoco ha tenido tiempo de estudiar los cambios propuestos en el documento.

D^a Francisca Rodriguez informa que en UNECE existe, desde hace dos años, un grupo de trabajo integrado por la propia UNECE, OMI y la Organización Internacional de Trabajo, han reelaborado el Código de arrumazón y está pasando por los distintos grupos de trabajo de transporte de mercancías peligrosas. En noviembre se volverán a reunir y aprobaran esta nueva versión.

Da Silvia García dice que como UNECE forma parte de ese grupo de trabajo, en la última reunión del WP15 se hizo una presentación del documento junto con sus bases, aunque todavía hay una discusión sobre hasta qué punto debe abarcar, la cuestión está si debe abarcar mucho o no. Habrá que esperar que nos vayan informando sobre el desarrollo del mismo e ir opinando sobre ello.

D. Enrique Sánchez Mota pregunta si está colgado en la página web de UNECE la información sobre la sujeción de carga. Da Silvia García contesta que se encuentra dentro de los documentos de la reunión de la OMI, también se puede encontrar como documento de trabajo de Naciones Unidad de la reunión del WP15 del mes de mayo del 2013.

D. Enrique Sánchez Mota comenta que este tema lo ha estado analizando desde la norma y dice que a efectos de grandes cargas lo que establece al final es un sistema de cálculo para los amarres, pero no el Código de buenas prácticas que tiene la Comisión Europea en relación con la carga en carretera, que también incluye alguna referencia de tablas del Código marítimo, habrá que esperar como se refleja este punto en el documento.

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

Madrid, 11 de Septiembre de 2013.

Da Silvia García Wolfrun

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

> MINISTERIO DE FOMENTO