ACTA DE LA REUNIÓN DE 1 DE SEPTIEMBRE DE 2016 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

Mª Teresa Goizueta Ruiz, del Ministerio de Defensa

Dª Pilar Mendoza Hernández, de Puertos del Estado

Dª Gracia Alburqueque López –Tofiño, de SASEMAR

Dª Nuria Lacaci Vázquez, de AEUTRANSMER

D. José Cristian Cataño Fernández, de CCOO

D. José Mª Barba García, de DGM ESPAÑA,S.L.

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 1 de Septiembre de 2016, 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.

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 17 de febrero del 2016, 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 CCC 3, A CELEBRAR EN LONDRES DEL 5 AL 9 DE SEPTIEMBRE DE 2016.

Dª Silvia García indica que en este punto se van a presentar los documentos que se van a ver en la Reunión del CCC que 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.

Dª Francisca Rodríguez presentará los documentos que en su contenido de manera directa o indirectamente tratan sobre las mercancías peligrosas.

DOCUMENTO CCC 3/5/9. Presentado por Alemania. Propone clasificar los abonos a base de nitrato amónico (no entrañan riesgos) como una carga del Grupo B, PPG.

Dª Francisca Rodríguez explica que este tema viene de reuniones anteriores. Alemania sigue insistiendo en clasificar los abonos a base de nitrato amónico que no entrañan riesgo y lo que propone es que la carga sea clasificada como Grupo B, potencialmente peligrosa. El documento ya se trató en el Grupo Editorial y Técnico donde hubo divergencias, ya que algunos de los representantes eran partidarios de no tocar las disposiciones de esa ficha, sin embargo Alemania insiste que al ser una carga del Grupo Con aporta información necesaria a las personas concernidas en esos transportes para saber los peligros que se pueden derivar en el tratamiento y transporte de esa carga. Sin embargo CEFIC, también dijo en la reunión pasada, y sigue insistiendo que no es necesario, ya que a pesar que ha habido muchos incidentes, pero no con estos fertilizantes, como el nitrato amónico NPK, esa es la dicotomía. Se pidió a Alemania que argumentara más ese cambio de la clasificación e insiste que realmente a pesar de ser una ficha del grupo C en ella se dan muchas de las especificaciones recogidas en las fichas de cargas grupo B, en cuanto al tratamiento siempre de esa carga y de ese transporte

D. José Mª Barba pregunta por cual es la masa del grupo B de nitrógeno.

Dª Francisca Rodríguez dice que los NPK son nitrato, potasio, fosforo son los fertilizantes y que vienen recogido en este grupo.

D. Jesús Soriano dice que cuando ha dicho nitrato amónico que no entraña riesgos, es un nitrato amónico que según la clasificación de Naciones Unidas de mercancía peligrosa, en el Libro Naranja, es una mercancía que no es peligrosa se está hablando de nitrato amónico que no es peligroso, NPK.

D. José Mª Barba pregunta que si la masa de nitrógeno, sería inferior, cree recordar al 34,5.

D. Jesús Soriano dice que le parece que es inferior al 18 o 20, el documento de CECIF le parece acertado porque justifica el no acuerdo total con el documento de Alemania, porque lo que hace es indicar que si una mercancía tiene que pasar al Grupo B se debería de clasificar en algunas de las categorías de las mercancías peligrosas incluida la clase, entonces el propio Código ISMBC hace unas referencias, cree que es el Capítulo 9 a los test y los ensayos que hay que hacer para las materias a granel. Alemania quiere saltarse ese paso, automáticamente quiere justificarlo porque han habido accidentes, que están descritos en su documento. Uno de estos accidentes afectó a Fertiberia cuando un barco en la costa asturiana empezó a arder por una reacción de autocombustión, y Salvamento Marítimo llamó al sistema de mercancías de FEIQUE, y un responsable de la planta de Avilés fue allí a darles consejos a los responsables de la intervención.

Cree que, es importante, lo que dice CECIF, en relación a que estos accidentes han ocurrido ya que de forma adyacente, y muy conectada a la bodega de carga, había una fuente de calor muy importante, es decir, si no se cumple esa directriz de seguridad, durante el transporte de mercancías de mantener alejado de la vasija de la bodega puntos que son foco de calor importante, el transporte no está asegurado. Si realmente la directriz de seguridad básica no se cumple, por sobreclasificar algo en el Grupo B no se va a resolver el problema, va a seguir existiendo.

Dª Francisca Rodríguez dice que precisamente lo que dice Alemania es que ahora mismo está como Grupo C , y en este grupo no hay que poner nada en especial en esa ficha, no hay que decir que este separado de puntos que se puedan calentar. Como no entraña riesgo no dice nada especial en cuanto a la estiva y segregación, es muy importante, porque lo primero que tiene que decir es que no se estibe al lado de una fuente de calor. Precisamente Alemania se basa en eso, que al ser la ficha del Grupo C, que no entraña riesgos, si pasa algo en el barco y revisas esa ficha no te lleva a ningún sitio al no dar la información suficiente.

Dª Silvia García dice que entiende que lo que quiere decir CEFIC es que no es que no esté de acuerdo con que se meta dentro de los riesgos del Grupo B es que se meta otro riesgo adicional que sea otros riesgos, lo que quiere hacer CEFIC es abrir una puerta para legalizar esta propuesta de meterlo en el Grupo B, porque en caso contrario no se podría incluir en este grupo según este documento.

D. Jesús Soriano dice que esto es una lectura que se puede hacer también, se puede incluir en el Grupo B con esa frase de seguridad, no se opone al Grupo B pero cree recordar que los que estén en este grupo tienen que tener los ensayos, ese es el procedimiento legal.

Dª Silvia García pregunta si en principio no se oponen a que se meta en el Grupo B.

D. Jesús Soriano dice que ellos lo que quieren es que si hay que meterlo en el Grupo B se haga conforme al reglamento, es decir haciendo los ensayos. Cree que hay un capítulo del Código ISMBC donde hay descripciones de los ensayos técnicos para que se vean que es una mercancía autosostenida, autocombustible se imagina que habrá otras mercancías que también puede arder no solamente arden los productos químicos.

Dª Silvia García dice que si de momento con los ensayos definidos para ser de ese grupo no los cumple, porque si no estarían en el Grupo B. La modificación debe de ser de ensayo. Cree que queda todo un camino que recorrer.

DOCUMENTO CCC 3/6/1. Presentado por CEFIC. Propuesta sobre prescripciones de segregación de los peróxidos orgánicos de clase 5.2, ONUS 3101 a 3120, y los peróxidos orgánicos exentos. Recoge los peróxidos que no tienen riesgos de ser estibados conjuntamente.

D. Jesús Soriano dice que es una propuesta en favor de la seguridad.

Dª Francisca Rodríguez dice que se pueden transportar juntos, el problema está en algunos peróxidos que tienen un riesgo secundario en virtud de la concentración- mayor o menor de peróxido - con lo cual no tiene porqué segregarse aunque tenga un riesgo superior. Aporta una nueva tabla con esos peróxidos orgánicos con un riesgo secundario que se pueden estibar juntos, e incluye el sólido inflamable orgánico porque viene nombrado en la tabla de peróxidos, y está clasificado como peróxido.

DOCUMENTO CCC 3/6/7. Propuesto por Alemania. Propone mejorar los códigos de segregación de la tabla A. concretamente la segregación de aminas y de ácidos.

D. Jesús Soriano dice que es un tema muy científico, unas deficiencias a la hora de la segregación de las aminas, entiende que va a favor de la seguridad igual también con los productos alcalinos y la aplicación de un código de segregación para los corrosivos de clase 8.

Dª Francisca Rodríguez dice que Alemania explica que todas las aminas tienen que estar separadas y segregadas de los ácidos, en el Código IMDG está recogido en la disposición especial de segregación número 35. Sin embargo, no se recoge lo contrario, es decir, que los ácidos tienen que estar separados

de las aminas. Propone actualizar la columna 16 de la Tabla A con la disposición especial de segregación SG36 para este último caso.

D. Jesús Soriano le parece que en el Libro Naranja tiene que estar también. Este comentario también lo quiere hacer para otros documentos, que si realmente se está de acuerdo en esto, se tendría que llevar al Libro Naranja, o que no se nos olvide de llevarlo al Libro Naranja

Dª Silvia García dice que hay que mirarlo antes porque en la siguiente propuesta, por ejemplo, también pasa eso mismo.

DOCUMENTO CCC 3/6/8. Presentado por Alemania. Propuesta para aclarar que el transporte de bromato amónico, clorito amónico e hipoclorito amónico estén prohibidos.

Dª Silvia García presenta tres cosas distintas. Primero el transporte de bromato amónico está prohibido, y sin embargo aparece en el listado de segregación, entonces si el transporte está prohibido no tiene que aparecer en ese listado, habría que quitarlo de ahí.

También indica que para el hipoclorito en disolución, su número ONU no tiene la disposición especial donde dice que tengas que indicar que tipo de hipoclorito es; por tanto, como existe la prohibición general de transportar los hipocloritos amónicos no sabes que disposición tienes que aplicar, lo que se propone es aplicarle dos disposiciones especiales más, una la 274 que es la que se tiene que completar el nombre técnico , y otra que es la que dice que el hipoclorito amónico está prohibido transportarse, y una cosa muy parecida pasa con el hipoclorito amónico y el número ONU 1908 que es para disoluciones de clorito, aquí en este caso si para el número ONU 1791, hipocloritos en solución, ha comprobado que en el Libro Naranja tampoco está asignado esta disolución, y aquí sí que habría que asignarlo, los otros dos casos sí que son específicos de marítimo, como el tema de segregaciones y la que prohíbe el caso de clorito en solución está en la disposición especial 900 que es específica para el transporte por mar, pero para el caso intermedio, para el hipoclorito en solución habría que llevarlo primero al Libro Naranja, es un tema que recogemos y que se hará eco de ello.

D. Jesús Soriano dice que en número ONU 1791 es muy utilizado, cualquier cosa que se decida sobre él va a afectar a un montón de volúmenes de mercancías peligrosas, cree que sigue la disposición especial 900 que dice que se prevé el transporte de hipoclorito amónico si hay que meterla en los reglamentos que se incluya también en el Libro Naranja.

Dª Silvia García dice que la disposición especial 900 recoge sustancias peligrosas solamente para el transporte por mar. Entiende que esta disposición solamente se aplica para el transporte marítimo por eso el caso de hipoclorito amónico cree que no lo aplica, que es el número ONU 1908. Pero el hipoclorito en solución que es el ONU 1791 en el Libro Naranja existe la disposición especial 352 que dice que está prohibido el transporte de hipoclorito amónico pero ¿el hipoclorito amónico en solución? no se le asigna a esta sustancia y , esto si afecta a muchos volúmenes.

D. Jesús Soriano está de acuerdo en que la disposición especial 900 se aplique al número ONU 1791. Como esto parece ser un poco lioso prefiere hacer un escrito y mandárselo a la Comisión. Están de acuerdo en que la disposición especial 352 vaya al ONU 1908 y que la 900 vaya al 1791. Pero no están de acuerdo en designar la disposición espacial 274 al 1791 y al 1908, eso habría que verlo.

Dª Silvia García dice que si no se asigna, ¿cómo se es capaz de adivinar que ese clorito es amónico? Número ONU 1308 que son cloritos en solución, y le asignan una disposición especial que te dicen la solución de clorito amónico está prohibida en su transporte, como se sabe si es o no amónico o asigno la 274 y se lo dices, de lo contrario no sería posible.

D: Jesús Soriano dice que si se asignas la disposición especial 274 estás obligando a poner el nombre técnico en un montón de familias de hipoclorito.

Dª Silvia García dice que lo que quiere es una disposición especial a medida que diga que solamente hay que poner el nombre técnico si es clorito amónico.

Dª Silvia García dice que le asigna la disposición especial 900 o 352 que prohíbe transportar clorito amónico, entonces eso se le asigna a un número ONU que su nombre no es clorito amónico sino clorito en solución entonces se asigna una disposición especial a uno de los muchos casos que pueden ir recogidos en este número ONU, y si no sabe cuál de los casos es , y si desconoce el caso que es lo mismo le asigna está disposición especial, entiende sus reticencias pero entiende que es obligatorio y no hay escapatoria posible.

D. Jesús Soriano dice que se lleve al Libro Naranja, Dª Silvia García dice que en el Libro Naranja lo que hay que llevar en todo caso es el ONU 1908 y la disposición especial 352 porque el ONU 1791 la disposición especial que prohíbe su transporte no tiene razón de ser llevarlo al Libro Naranja.

DOCUMENTO CCC 3/6/9. Propuesto por la República de Corea. Sobre la utilización de los perfiles de peligrosidad del GESAMP para identificación de los contaminantes del mar.

Lo que propone es incluir un texto de recomendación que no te va a obligar que esa sustancia es o no peligrosa para el medio marino según los parámetros del GESAMP. Este un grupo de trabajo de científicos del IMSBC

D. Jesús Soriano dice que el Código IMDG y el Código Graneleros son dos cosas distintas, el GESAMP existe porque el riesgo de las mercancías a granel tienen sus diferencias con respecto a las otras mercancías y cuando dicen que las propiedades químicas no varían ya sea transportadas a granel o en bulto, en su opinión, si varía transportar en bulto una cosa o a granel otra, y tampoco precisan diferentes criterios de ensayo, piensa que no es correcto. Los perfiles del GESAMP pueden ser útiles para este propósito, piensa que para los graneleros si pueden ser una fuente de conocimiento a nivel científico técnico pero para meterlo en un reglamento tiene que estar armonizado con el Libro Naranja, ADR, RID etc. Está en contra del documento.

Dª Francisca Rodríguez dicen que lo que han decidido en el Comité es la inclusión de una referencia a los criterios de perfiles de peligrosidad de GESAMP que podría ser de utilidad como información, y sería con carácter de recomendación. Echar para atrás este documento le resulta difícil porque este documento se presenta apoyado en una decisión que ya ha tomado el Comité. Dice que se está hablando del documento 3/6/9 que viene del 3/6. Claramente se ha decidido que en el Código IMDG, en el Capítulo 2.9 al hablar de la clasificación de contaminantes del mar se va a meter esta nota, como recomendatoria, a título informativo de momento. Al ser un tema de contaminación marítima se ha visto en los dos comités.

D. Jesús Soriano pregunta si esto tiene que ver con el Anexo V del Convenio MARPROL. Le responde que si tiene que ver.

D. Jesús Soriano dice que lo que si tiene asumido es que las mercancías a granel si van a tener que declarar si son contaminantes para el medio ambiente marino. A Dª Silvia García le parece totalmente razonable, y dice que es un tema del Código ISMBC, pero se está hablando del Código IMDG.

D. Jesús Soriano cree que CEFIC va a protestar aunque no hay una decisión definitiva aprobada, es un tema a debate y las decisiones son por mayoría. FEIQUE siempre ha estado en contra de esta propuesta de Corea.

Dª. Silvia García lo pregunta por si España se va a quedar sola o no. D. Jesús Soriano piensa que no se va a quedar sola de hecho Corea ha ido presentando papeles y se los han ido tirando, por eso se ha llegado a esta situación. Ve que la propuesta de Corea es insertar la siguiente anotación en los números 2, 10 en el capítulo 1.10 del Código IMDG. La propuesta es los capítulos 2.10 del Código IMDG. Ellos ven el tema que es una información que puede ser útil pero no para el Código IMDG, para otros casos sí. En nuestras fichas de datos de seguridad en el punto 14 ahí viene todo.

A la pregunta de, qué si en las fichas de seguridad viene perfil del GESAMP.

D. Jesús Soriano contesta afirmativamente, dice que en el perfil del GESAMP viene la clasificación del BLG, viene la clasificación del Código de graneleros.

D. José Mª Barba pero que estén bien porque hay algunas fichas que son un desastre.

D. Jesús Soriano espera que si estén bien porque en caso contrario sería nefasto.

Dª. Gracia Alburquerque dice que ha leído fichas de seguridad que le han resultado difícil encontrar la clasificación de seguridad para muchos productos. La única forma de encontrar la ficha en la clasificación del GESAMP es ir al Código de graneleros

D. Jesús Soriano dice que en la ficha de seguridad es obligatorio que pongas la clasificación del Código de graneleros.

D. José Mª Barba en la mayoría no aparecen.

D. Jesús Soriano dice es una obligación legal, la ficha de datos de seguridad en el punto 14 dice que tienes que poner el BLR y el BICAO y en caso contrario te pueden poner una multa con el régimen sancionador del REACH, es así.

Dª Silvia dice que comentando que la nota tal y como está escrita, y como está traducido al castellano, al estar en inglés, está escrito de tal manera que el carácter recomendatorio no se ve porque pone que las sustancias se clasificaran como contaminantes del mar cuando cumplan los criterios establecidos por el GESAMP, y luego dicen que esa es información de carácter recomendatorio. Si es información solamente de carácter recomendatorio lo que tendrías que decir es que las sustancias se pueden clasificar en sustancias contaminantes del mar siguiendo las recomendaciones del GESAMP pero no puedes decir se clasificaran porque es imperativo y obligatorio.

D. Jesús Soriano dice que para él el Código IMDG es un reglamento, que hay que cumplir excepto que en algún momento diga que en algún punto es recomendatorio.

Comenta que pone en la nota que las sustancias se clasificaran según está anotación es solo información de carácter recomendatorio, Dª Silvia García recuerda que si utilizar el imperativo es una orden.

D. José Mª Barba dice que la diferencia entre de debería ser y debe de ser, la diferencias entre esos matices tiene una gran importancia, y los verbos modales en inglés están empleados muy correctamente, muchas veces fallan cuando se traducen al castellano, por eso si puede haber algún problema en la correcta comprensión se acude al francés o al inglés

Dª Francisca Rodríguez dice que el Libro Naranja lo pone claramente que forma verbal hay que utilizar para cada caso, si es obligatorio, recomendatorio etc. y en el Código IMDG también pone los tiempos de los verbos que se tienen que utilizar.

D. Jesús Soriano pregunta si el español el idioma oficial, Dª Silvia García dice que en el Libro Naranja es idioma oficial para hablar pero no para presentar documentos en castellano, y los documentos de trabajo son en inglés y en francés y lo demás son traducciones sobre las cuales se pueden discutir.

Dª Francisca Rodríguez dice que en el Código IMDG sí que lo es.

D. Jesús Soriano dice que tiene costumbre de darles a sus asociados la traducción del Código IMDG que aparece en la página de la IMO porque es oficial el idioma español, pero luego sale el Código IMDG en el BOE. Dª Silvia dice es el mismo

DOCUMENTO 1. Presentado por la Secretaria. Este documento presenta las modificaciones al nuevo Código IMSBC, es la versión 4/17, nosotros estamos todavía con la versión 2/3, no ha salido en español todavía la 3/15, y ellos están trabajando ya en la 4/17 y ya han aprobado las enmiendas del año 2019. Es lo que hace un poco difícil cuando se estudian los documentos del Código IMSBC y del Código IMDG es que van tan adelantados en las enmiendas, y muchos documentos hacen referencia a lo que ya está aprobado, y sin embargo quedan todavía dos o tres años para aplicarla.

DOCUMENTO 3/5/1. Presentado por Japón, como presidente de un grupo por correspondencia para estudiar el transporte de la bauxita. Siguen estudiando cómo hacer el transporte de la bauxita, presentan el resumen de sus trabajos y proponen una nueva ficha de la bauxita una para el grupo A y otra para el grupo C.

DOCUMENTO 3/5/11 Presentado por varios países, España es copatrocinador del mismo. Se trata de aclarar cómo hay que hacer el transporte de tortas de semilla; presenta la situación actual de ese transporte y su situación es que existe cinco fichas 1386, dentro de estas cinco fichas que hay actualmente lo que propone el grupo es modificar una de las fichas que está catalogada bajo el grupo c y hacerla como potencialmente peligroso, es decir como grupo B y modificar la que existe del grupo C, esto es en cuanto al IMSBC. Junto con esto España ha presentado un documento que lo primordial es la diferenciación entre ambos números ONU 's.

DOCUMENTO CCC 3/6/2. Presentado por España. Diferenciación existente en el número ONU 1386 entre el Libro Naranja, el Código IMDG y el IMSBC, nos hemos centrado en Código IMDG. España presenta un documento con el objetivo de reconvenir el 1386 tal y como está en el Código IMDG a cómo debería de estar de acuerdo con el Libro Naranja.

Dª Silvia García presenta el documento presentado por Australia, básicamente tiene un organigrama donde dice que según se van cumpliendo requisitos se es un número ONU u otro, porque como hay 5 o 6 maneras distintas de llevar las tortas de semilla en función de su clase 4.2, o tienes riesgo de explosión o no lo tienes, tiene disolventes o no los tienen, hay un momento en que te pierdes, piensa que el organigrama no está mal.

El documento de España básicamente se basa en el número ONU 1386, es el único número en que el Código IMDG le ha dado por inventar cosas; la descripción del número ONU es tan distinta de la existente en el Libro Naranja y los otros medios de transporte que lo sustancial no coincide. En el Libro Naranja hay un porcentaje de humedad que ya no admite como número ONU y el Código IMDG si lo admite indefinidamente, en el Libro Naranja hay una diferenciación clara entre los dos números ONU que hay de tortas de semilla, mientras que en Código IMDG se superponen estos dos números. Se está trabajando sobre este número ONU y se está estudiando, y también se pretende mejorar el Código IMSBC; creen que este es el momento adecuado de poder arreglar las cosas de raíz y la propuesta es en el Código IMDG, de momento, cambiar la descripción de este número ONU de manera que coincida totalmente . No han conseguido saber, ni consultando con otros países con más años que nosotros, porque en Código IMDG se inventó el 1386 a y b simplemente es así y se ha utilizado desde hace

unos treinta años pero nadie sabe decir las razones históricas del porqué. Realmente la diferenciación que hay en el Código IMDG es muy pequeña entre uno y otro, en el Código IMSBC hay más diferencias.

Se muestra de una manera gráfica lo que viene en el Libro Naranja hay dos números ONU que tienen una limitación clara en un uno y medio el porcentaje de aceite, y el grado de humedad y en Código IMDG se superponen los dos números ONU y además el 1386 no está limitado por la derecha; la propuesta de España es volver a nuestros orígenes e intentar armonizar, pero tienen claro que no va a ser el documento más popular de la reunión. Habrá que ver la opinión de los demás miembros al respecto y en función de eso seguir trabajando. También se ha enviado un documento al Libro Naranja informando de estos trabajos que se están realizando en el Código IMDG para que en el caso de que el Código IMDG nos lo echen para atrás tener la oportunidad de decir en el Libro Naranja bueno ahora qué hacemos. Dejar abiertas las dos puertas porque esto hay que resolverlo mediante un acuerdo entre Naciones Unidas y los dos comités se tienen que poner de acuerdo y llegar a una clasificación única porque si la clasificación no es común para todos los medios de transporte perdemos la filosofía del transporte de mercancías peligrosas.

D. Jesús Soriano dice que lo único que podrían decir es que las condiciones durante el transporte por mar son diferentes a las condiciones ambientales o atmosféricas de estiba del transporte terrestre.

Dª Silvia García dice que se puede hacer una disposición especial específica para las condiciones de estiba.

D. Jesús Soriano lo dice por ponerse del lado de alguien que quiera justificar la no procedencia del documento.

Dª Silvia García no está diciendo que no transportes esas sustancias, lo que está diciendo es que no se pueden transportar bajo ese número ONU, hay un NOS en la clase 4.2.que cubre todo lo que no cubre ese número ONU. El problema es que es muy sencillo medir el porcentaje de humedad y es bastante más complejo hacer los ensayos de la 3.4.2., no es que no se pueda es que no se quiere.

D. Jesús Soriano dice que a lo mejor te pueden decir que en el transporte marítimo el porcentaje de humedad siempre es alto, superior al terrestre.

Dª Silvia García dice que aparte de lo que es el sentido común de la armonización y de que la clasificación debe de ser común, no tenemos muchos más argumentos porque ni se ha quemado un barco ni ha explotado nada, no ha habido ningún accidente que justifique las modificaciones del transporte, y nosotros no queremos cambiar las condiciones de transporte, lo que queremos es que transporte eso mismo con el número de ONU adecuado. Puede ser más incómodo, hay que pensar un poco más e incluso hacer algún ensayo.

DOCUMENTOS CCC 3/9, 3/9/1 y DOCUMENTO INFORMAL 8. Estos documentos están muy relacionados y se van a ver de manera conjunta.

El primero de ellos habla de las prescripciones obligatorias para la clasificación y declaración de cargas sólidas a granel como perjudiciales para el medio marino. Modifica las reglas 4.3 y 6.1.2.2 del Anexo V del Anexo V del Convenio Marpol, obligando a clasificar las cargas sólidas a granel –excepto el grano- como perjudiciales o no para el medio marino; el segundo de ellos, propone enmendar el modelo de fichas que recoge el IMSBC para añadir una nueva sección ·Perjuicios para el medio marino», entre las secciones de “Riesgo” y “Estiba y segregación” añadir esta nueva sección. También propone el siguiente texto para cuando el expedidor declare que no es una carga peligrosa para el medio marino: “En este momento no existen suficientes pruebas científicas disponibles públicamente para afirmar con certeza si esta carga es perjudicial para el medio marino o no lo es. Por consiguiente, el expedidor

clasificará y declarará cada carga transportada en virtud de la presente ficha, de conformidad con el Anexo V del Convenio MARPOL y la subsección 4.2 del presente Código."

Estos documentos proponen, primero, unas modificaciones en el texto del IMSBC, para añadir esta nueva sección; segundo, modificar la circular sobre la presentación de información y cumplimentación del modelo a utilizar para las propiedades de las cargas no incluidas en el IMSBC, de forma que se incluya esta nueva sección.

Todo ello se une con el documento informal, que presenta una lista de aquellas cargas que si pueden ser peligrosas para el medio marino. Puede ser importante para el representante de FEIQUE ya que nombra cargas que ellos transportan y, tendrían que decir si son o no perjudiciales para el medio marino.

D. Jesús Soriano dice que lo que le gusta de este documento es que aunque parezca que no está armonizado pero se diferencia un poco la naturaleza de cada mercancía en cada modo. Habla de perjuicios para el medio marino, no habla de mercancías peligrosas para el medio ambiente.

Dª Francisca Rodríguez dice que han trabajado el documento informal de Finlandia con todas las son las fichas existentes del Código IMSBC y han señalado las que dice Finlandia que podrían ser peligrosas para el medio marino. D. Jesús Soriano piensa que la propuesta es clara y necesaria, hay una cosa que no entiende de este documento y que piensa que debía de estar mejor descrita en el párrafo número 4.

D. Jesús Soriano dicen que esto lo tienen ganado ya, porque es lo suyo. El Grupo GESAM nació realmente como un grupo científico para el transporte a granel porque es muy suyo es muy particular su motivo de nacimiento fue del grupo fue los graneleros.

Dª Silvia García dice que sin embargo en el texto no se cita el GESAM. La referencia es clasificación según el GHS pero no se dice en ningún sitio la referencia de clasificación según el GESAM, que a ella personalmente le gusta más no parece coherente que el Código IMDG y el IMSBC no lo citen para nada.

D. Jesús Soriano dice que todos los expedidores que manden mercancías a granel tienen que ver si están en esa lista, para ver si son dañinos para el medio marino y eso es lo que cuesta. Que manden a la exportación mercancías a granel tienen que ver si están en esa lista y tienen que declararlo.

Dª Silvia García dice que claro, y que ahora es el momento para presentar aquellos productos que no sean dañinos para el medio siempre que se tengan argumentos suficientes para demostrar que no lo son.

D. Jesús Soriano en el documento dice que el antiguo CCC se facilita una lista de cargas que pudiera ser perjudiciales para el medio ambiente y recalca pudieran.

Dª Silvia García dice que se está pasando de pudiera a podrían ser, y dice que es momento de mirarlo si no se ha hecho todavía.

Dª Gracia Alburquerque pregunta si esa clasificación para decir si son perjudiciales se basa en el GESAM.

D: Jesús Soriano dice que sí, pero que no lo dicen. Él ve el fallo en el párrafo 4

Dª Gracia Alburquerque dice que no, ella cree que GESAM no clasifica las sustancias perjudiciales para el medio marino las clasifica como X, Y, Z de contaminación y luego tiene sus perfiles. D. Jesús

Soriano dice que eso es el SOLAS. Dª Gracia Alburquerque dice que es el GESAM que tiene ocho niveles de peligro y luego te dice X,Y,Z, como contaminantes marino en función de lo que se pueda degradar, pero cree que no define perjudiciales o contaminantes marinos.

D. Jesús Soriano dice que sí que los tienen que definir. En el punto 4 está el criterio porque una cosa está el decir que hay que declarar los que son perjudiciales para el medio marino, pero que criterios usar y aquí dice que el GHS.

Dª Silvia García dice que está ahí añadir la nueva sección 5 perjudicial para el medio marino.

D. Jesús Soriano dice que no viene cuales son los criterios .Dª Silvia García contesta que lo viene en la nueva sección 5 y en el Convenio MARPOL, y lo que viene en el apéndice 1.D. Jesús Soriano dice que en el nuevo apéndice 1 del Anexo 5 dice que en los criterios que hay ahí son del GHS.

DOCUMENTO CCC 3/6/3. Presentado por Alemania. Expone la diferenciación en la documentación de mercancías peligrosas que llevan los barcos a bordo, en relación con los bultos exceptuados de la clase 7. Propone armonizar las disposiciones del IMDG con las prescripciones de las normas SSR-6 OIEA.

D. José Mª Barba dice que hay una laguna grave, los barcos no llevan prácticamente nada hay algunas navieras y armadores que en sus procedimientos internos exigen que los expedidores aporten esas fichas de datos de seguridad para cubrir el vacío y el desamparo que en este momento se encuentra el capitán y la propia tripulación. Aquí habría que intentar regular el procedimiento para disponer de la ficha de datos de seguridad. Hay ya un número importante de navieras que están pidiendo al expedidor, no se conforman únicamente con el documento que está regulado con el 5.4.1., que es la mera declaración, sino que adicionalmente se piden que se aporten las fichas de datos de seguridad. Además con buen criterio - porque algunas de estas fichas no están actualizadas según el GHS -y ya tienen noticias que algunas navieras se niegan a cargar estas mercancías peligrosas al no estar esas fichas de seguridad actualizadas a los criterios del GHS. Pero hay un vacío enorme y desconocimiento ya que no se utilizan bien los conceptos, en concreto, y se piden cosas cuando no están reglamentadas, y te das cuenta de que están un poco perdidas, pero algunas ya empiezan a exigir -no se conforman con ver el documento 4.1.que es la declaración de mercancías peligrosas- sino que adicionalmente se exige que se aporten esas fichas de datos sobre seguridad.

Dª Francisca Rodríguez dice que se va a centrar en el documento de transporte, lleva su camión y lleva su carta de porte como mercancía de transporte tal y como dice el 5.4.1, y aquí también el 5.4. Habla del documento de transporte para la declaración de transporte, y pregunta si lleva ese documento el capitán del barco.

D. José Mª Barba dice que no, porque para los bultos en concreto de la Clase 7, con unas condiciones determinadas no es necesario emitir la carta de porte, no es necesario emitir la propia declaración que se regula en el propio Código IMDG en el 5.4.1. basta con que en el contrato de transporte, el documento de embarque se mencione que son bultos en cantidades exceptuadas indicando el número UN.

Dª Gracia Alburquerque pregunta si no hay un certificado de la carga.

D. José Mª Barba dice que lo lógico sería que la comprobación empírica, que antes de presentar una carga, un bulto radioactivos sepas cual es la actividad ,el número de roturas del átomo por segundo pero que también se compruebe en la carga los niveles de radiación no solamente en la superficie sino también a un metro de distancia, esto es lo que permite la categorización del bulto saber si empíricamente, y sobre todo los niveles de radiación, estar seguros de que es un bulto exceptuado ,

si es así ese bulto exceptuado quedaría exento de aplicabilidad de las disposiciones del Código IMO respecto a la asignación de etiquetas de riesgo, emisión de documento de transporte, estiba, segregación. Simplemente no sería necesario emitir esa declaración multimodal, sería suficiente que en contrato de transporte, al igual que lo que ocurre en el ADR, mencione alguno de los números UN para este tipo de bultos exceptuados 2908, 2910,2911 etc.

Dª Francisca Rodríguez eso aplica realmente esos cuatro números UN nada más. Sí que tienes el documento de embarque, en él está recogido cuantas mercancías peligrosas qué es lo que llevas de mercancía peligrosa.

D. Jesús Soriano dice que él siempre ha llamado a eso manifiesto de carga, cree que actualizó eso en una reunión de la IMO un formulario no hace mucho.

Dª Francisca Rodríguez dice que es un formulario FAL 7 de declaración de mercancías peligrosas, efectivamente se modificó para recoger el expedidor, pero lo importante es saber si esa información las llevan o no en el barco, porque es de lo que se queja precisamente Alemania, que no está claramente recogido en el Código IMDG que cuando se lleva un bulto exceptuado hay un documento de transporte que lleve el capitán.

D. José Mª Barba dice que está totalmente de acuerdo, es el contrato de transporte no siempre llega al capitán. En principio el capitán debería de llevar esos reconocimientos de embarque, es responsable ante la ley de que en función de un contrato de transporte que la mercancía se entregue en las condiciones que se estipulan en los contratos, él es participe y responsable.

Dª Gracia Alburquerque dice que el tema que se está hablando de un portacontenedores, cuantos contenedores con mercancías peligrosas lleva, entonces cree que lleva en el manifiesto de carga lo que llevan al final es cuantas mercancías peligrosas llevan, el número genérico número ONU , y es muy difícil, entonces lo que se pides es el plano de estiba en el que se tiene el número ONU y la clase de peligro pero llegado a más es difícil de que tengan todos los documentos de embarque de todas las mercancías, está hablando de un portacontenedores.

D. José Mª Barba dice que con un plano de estiba se ve perfectamente. Dª Gracia Alburquerque dice el plano de estiba se tiene también la clase de mercancía, pero lo que realmente hay a bordo con el número de productos específicos a que se refiere es más difícil.

Dª Silvia García dice que en general es, que el capitán no tenga muy claro exactamente lo que lleva, pero cree que esta propuesta concreta es resolver esto específicamente para los bultos exceptuados radioactivos. Hemos recibidos comentarios del Consejo de Seguridad Nuclear que no están de acuerdo con esta propuesta porque destaca los bultos menos peligrosos dentro de los productos radioactivos y exige un documento para algo que para otras sustancias de una peligrosidad mayor no se exige. El problema general puede que exista pero no hay que resolverlo por esta vía, hay que hacerlo de manera general si se decide resolver y en caso contrario no tiene sentido.

Dª Gracia Alburquerque dice que lo único que hay que pensar que se está hablando de un portacontenedor con grandes volúmenes de mercancías peligrosas. Se está trabajando en la información pero la realidad es que no se tienen las cosas informatizadas, se tiene un plano de estiba y no llega a mucho más, cree, no sabe si está hablando en general. La documentación que te dan muchas veces cuando llega a tus manos no se hace de la manera más adecuada, puede ser un papel escaneado que a veces incluso está hecho a mano.

Dª Silvia García dice sería tan sencillo como presentar una tabla Excel, piensa que es inviable que una empresa cuya labor sea la carga de contenedores encima de un barco, tenga como documentación planos escaneados o hechos a mano.

El resumen es que no se apoya esta propuesta, y cree que hay un problema de fondo que arreglar

DOCUMENTO CCC 3/6/4.Propuesto por Alemania. Pretende aclarar que la prescripción de estibar un contenedor con líquidos inflamables (punto inflamación inferior a 23 ºC) y gases inflamables a una distancia de 2.4 metros de las fuentes de ignición. Realmente propone que se aclare esta disposición de estiba, y que quede claro y se tenga en cuenta también la proyección vertical de la distancia horizontal, y aclarar que un contenedor con carga inflamable no debería estibarse en la misma línea vertical que la fuente de ignición.

DOCUMENTO 3/14/2 + Informal 10 presentado por ICHA y WSC

Dª Francisca Rodríguez recuerda que este año a partir del 1 de julio es obligatorio verificar la masa bruta de contenedores. Lo que hace este documento es recordarlo, es decir su vigencia, y un documento informal recoge cuales han sido las preguntas más frecuentes del sector, una vez que ya ha empezado a ser obligatorio, pregunta si se saben cómo han reaccionado los puertos si ha habido o no problemas o discrepancias.

Dª Francisca Rodríguez dice , que entre Puertos del Estado y Marina Mercante han hecho una circular que se envió tanto a vosotros como a todo el mundo -la circular está magníficamente hecha y responde a todas las dudas que han surgido en este asunto. La circular está colgada en la página web de la Comisión.

Dª Francisca Rodríguez dice que también le gustaría saber si ha habido problemas o no en los puertos españoles. D. Jesús Soriano dice que ellos -como cargadores- desde que salió esto en Puertos del Estado han informado de los pasos que han dado adelante, nos han atendido, escuchado, entendido y en algunos casos incluso no han hecho caso. Lo que se planteaba era una serie de confusiones que se han dado en los puertos, no sabe si son interesadas o no. No es un tema de mercancías peligrosas tiene que ver con la mercancía en general, pero tiene que ver con la admisión a puerto y la carga a puerto de los contenedores de mercancías general

Dª Pilar Mendoza aclara que este asunto lo lleva otro departamento de servicios portuarios, y están colaborando con todas las Autoridades Portuarias.

D. Jesús Soriano, menciona como ejemplo, el aspecto que más les ha preocupado, es que durante las primeras semanas de vigencia de esta resolución de la Dirección General de Marina Mercante se estaba exigiendo a los expedidores la declaración de masa bruta verificada previamente, o a la vez que la entrada de vehículo en puerto y esto lo justificaban por requisitos reglamentarios , cosa que no es así incluso había un servicio de pesaje que cobraban, y una serie de aspectos sobre este tema con una interpretación que no era correcta, nosotros ya tenemos una comunicación de Puertos del Estado muy clara y les han dicho que la Circular de la IMO no exige que la comunicación del VGM tenga que ser previa a la entrada del vehículo a puerto, tiene que hacerse con tiempo suficiente para el plano de estiba del buque y para toda la gestión de contenedores. Era un problema a efecto que nuestras empresas estaban mandando los contenedores pero no sabían el VGM todavía porque tenían que hacer los cálculos

Dª. Nuria Lacaci dice que eso es cuando está muy cerca de puerto, a ellos les ha sucedido que llega antes el camión al puerto que la declaración de VGM y había que dejar el camión a la entrada del puerto ya que no dejaban entrar o te ofrecían el servicio de pesaje.

D. Jesús Soriano dice que Puertos del Estado les ha aclarado y les ha dicho que va a informar a los puertos que es un servicio comercial, el del pesaje. Dª Nuria Lacaci piensa que Puertos del Estado debería de hacer un documento de este estilo, con preguntas más usuales y lo qué se debe hacer en cada uno de los casos. Tenemos algunas de contestaciones especificas a preguntas específicas que se han planteado a la Dirección General de Marina Mercante, y que va colgando en su página web, pero tampoco te sirve mucho son interpretaciones que hace la Dirección General de Marina Mercante pero le gustaría que tuviera el respaldo de Puertos del Estado.

PUNTO 4.- OTROS ASUNTOS

D. Jesús Soriano se interesa por saber el estado de la modificación del Real Decreto 145.

Dª Silvia García dice que la modificación del RD 145 es muy complejo porque requiere la coordinación con muchos organismos y mucha gente de muchos sitios. La última vez que habló con Dª Celia Tamarit lo que tenía en mente era trocear por ámbitos y por interlocutores.

Dª Pilar Mendoza dice que intentos ha habido muchos y también muchos borradores pero hasta el momento no se ha podido pero no lo olvidan y es algo que está en sus prioridades.

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 12:30, agradeciendo la asistencia a los participantes.

Madrid, 1 de Septiembre del 2016

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