MINISTERIO
DE FOMENTO

SECRETARÍ GENERAL
DE TRANSPORTES

DIVISIÓN DE PROSPECTIVA
Y TECNOLOGIA DEL
TRANSPORTE

COMISION Y COORDINACIÓN
DEL TRANSPORTE DE
MERCANCÍAS PELIGROSAS

ACTA DE LA REUNIÓN DE 9 DE SEPTIEMBRE DE 2015 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. Francisco Javier Castillejo, del Ministerio de Fomento

Dª Celia Tamarit de Castro, de Puertos del Estado.

Dª Cristina Jiménez Padilla, de la Generalidad de Cataluña.

Dª Gracia Alburqueque López –Tofiño, de SASEMAR

D. Enrique Sánchez Mota, de BEQUINOR

D. Pedro García Navarro, de ANESCO

D. Antonio 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 9 de Septiembre de 2015, 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 13 de mayo del 2015, 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 QUE SE ESTUDIARÁN EN EL SUBCOMITÉ DE TRANSPORTE DE CARGA Y CONTENEDORES CCC 2, A CELEBRAR EN LONDRES DEL 8 AL 12 DE SEPTIEMBRE DE 2015

Dª Silvia García indica que en este punto se van a presentar los documentos que se van a ver en la Reunión del Subcomité de Transportes de Carga y contendores, CCC2, que se va a celebrar en Londres del 8 al 12 de septiembre de 2015. 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 va ser va a encargar de presentar y explicar los documentos que en su contenido de manera directa o indirectamente tratan sobre las mercancías peligrosas.

DOCUMENTO CCC2/5/23. Documento Presentado por Alemania, Bélgica y Países Bajos. Son observaciones sobre el debate habido respecto del uso de número ONU correspondiente a la cargas N.E.P.

Manifiesta su oposición a las posibilidades contempladas en el documento de Suecia que defiende que no se utilice el nº ONU y ,en su lugar, utilizar la descripción técnica de la carga. A Alemania le parece importante conservar la referencia del número ONU. Cree que el número ONU es un indicativo rápido para establecer cuáles son los riesgos, y además puede entenderse que si no llevas el número ONU puedes trasmitir la impresión de que no es mercancía peligrosa. Hay muchas cosas que a granel son mercancías peligrosas que no lo son en bultos, pero lo que ya es mercancía peligrosa de por si, tiene un grado de peligrosidad mayor. Si se elimina el número ONU, se elimina esta información básica que dice que es mercancía peligrosa.

D. Antonio Barba dice que lógicamente si hay una reglamentación de Naciones Unidas donde se establece para esas cargas a granel una clasificación de mercancías peligrosas, no entiende muy bien porque estos países dice que la designación oficial del código marítimo no sea incluida, no entiende las razones .

Dª Silvia García contesta que el tema está en lo que es un N.E.P. no especificado en otra parte, significa no especificado en otra parte del Código IMDG, que no necesariamente del IMSBC, que son dos sistemas diferentes pero que el IMSBC ha acordado en los casos en que hay número ONU utilizar la denominación del número ONU para simplicidad, lo cual parece razonable. Pero es verdad que el concepto de N.E.P. solo tiene sentido dentro del Código IMDG, y que además todos los nombres que tienen N.E.P. aportan poca información. Lo que buscan estos países es tener más información que la aportada por el N.E.P. Comprendemos que simplifica el no incluir la referencia al número ONU pero pensamos que se pierden cosas básicas.

DOCUMENTO CCC 2/5/24. Presentado por Alemania. Pretende clasificar los abonos a base de nitrato amónico, que no entrañan riesgos, como carga del Grupo B. El IMSBC tiene tres entradas para los abonos de nitrato amónico, una es el ONU 2067, carga del Grupo B también de este grupo es el ONU 2071, y luego están los abonos a base de nitrato amónico que no entrañan riesgos, como carga Grupo C.

D. Jesús Soriano dice que ya ha informado a esta Comisión de su posición por escrito en contra de esta reclasificación por la experiencia acumulada por la industria, en particular, Celtiberia. Recuerda dos incidentes que se produjeron en España, uno en un barco que cargaba un abono que fue objeto de una reacción de autocombustión, un abono NPK, y otro un incendio de un almacén en Murcia, hace varios años. En su propuesta enviada por escrito han argumentado que es necesario trabajar en el ensayo de detección y clasificación de la mercancía para saber si realmente puede ser objeto de una reacción de autocombustión o no, más que elaborar una nueva ficha para este tipo de mercancía asimilándola a una mercancía que es peligrosa y tiene un número ONU como nitrato amónico.

DOCUMENTO CCC 2/6/2. Propuesto por Alemania. Propone que se estudie el capítulo 1.3 sobre formación, y presenta una comparación de la formación en el Código IMC y el capítulo dedicado a formación en las Instrucciones Técnicas para transporte por vía aérea, que describe con más detalle la formación que debe recibir cada uno de los intervinientes en la cadena de transporte.

Dª Silvia García dice este documento se va a estudiar con el CCC 2/6/11, al estar relacionados.

DOCUMENTO CCC 2/6/11. Presentada por Polonia. Analiza la mejora de la seguridad de las operaciones de transporte por vía marítima mediante la introducción un consejero de seguridad en el Código IMDG. Proponen que se introduzca una figura parecida al consejero de seguridad existente en el ADR, ADN y RID.

Ambos documentos tienen como objetivo reducir el problema de las mercancías peligrosas no declaradas o mal declaradas, mediante la formación y la figura del consejero se podría resolver parcialmente este problema.

D. Jesús Soriano expresa que siempre han valorado que cada modo de transporte tenga su propio reglamento. Opina que el programa de formación que viene reflejado en Código IMDG es adecuado y cumple su función a efectos prácticos. Les interesan mucho más los procedimientos que utiliza cada uno de los países para verificar e inspeccionar que esta formación se cumple, y hay que recordar que en España hay una serie de normativas de riesgos laborales y de riesgos industriales con un alto nivel de protección teórica, y creen que no es necesario importar la estructura de IATA porque es un modo de transporte que tiene sus peligros y sus riesgos, que no son los mismos que puede tener un contenedor en un buque, no tiene nada que ver un transporte de mercancías peligrosas por vía aérea que por vía marítima, no se puede comparar la forma en que transportan este tipo de mercancías, son modos de transporte distintos, uno es un medio masivo, y el otro se utiliza para una determinada tipología de mercancías y por eso no es comparable .

Señala su preocupación de regular en exceso, y utilizar tiempo en una seguridad en el papel, cuando realmente lo que vale es la seguridad real y la que se aplica. Cree que hay que poner los medios para que la formación de los trabajadores involucrados en el transporte de peligrosas tenga unos objetivos adecuados y opina que la fórmula de copiar el método del modo aéreo no es la adecuada. Tampoco le parece la solución que para el Código IMDG, con ámbito mundial, se copie el modelo de consejero de seguridad terrestre que se utiliza en la Unión Europea, no lo ve tan claro. Esto requiere un debate más profundo.

D. Enrique Sánchez dice que en un principio no ve relación tan evidente entre el consejero de seguridad con la formación. La propuesta de introducir el consejero de seguridad en el Código IMDG ya se ha había propuesto en reuniones anteriores. Está de acuerdo con D. Jesús Soriano cuando ha dicho que son distintos modos de transportes, y que hay que tener en cuenta que consejero de seguridad en transportes por carretera llega hasta el puerto, hasta que la mercancía entra en el barco está presente el consejero.

El transporte marítimo y el transporte por carretera son dos temas distintos. En el marítimo las personas que intervienen en la estiba y colocación son personas formadas, con una formación especial regulada en nuestra normativa, en el Real Decreto 145/1989, que aprueba el Reglamento de Admisión, Manipulación y Almacenamiento de Mercancías Peligrosas en Puertos, con un capítulo específico dedicado a la formación, y para el transporte por carretera hasta llegar a puerto es ADR quien marca pautas. En relación con la formación piensa que el Código IMDG es el más completo en cuanto a definir contenidos, sin embargo es sólo recomendatorio. El Código IMDG obliga y está dirigido también al personal de tierra que prepara bultos, etc. y por tanto es el mismo que en carretera, antes de llegar al barco pasa por carretera, el contenido del Capítulo 1.3. del Código IMDG es muchísimo más amplio e informativo respecto a cómo debería de ser la formación de las personas

involucradas en las distintas actividades que se desarrollan en el transporte de mercancías peligrosas. De hecho lo ha cogido como guía para poder ir definiendo módulos. En la formación de OACI está muy dirigida a dos conceptos, uno para que las personas sepan embalar, y otro para que las personas sepan detectar aquellos productos que puedan llevar mercancías peligrosas para que no se embarquen de forma incorrecta.

Dª Celia Tamarit valora positivamente todas las intervenciones que aportan el conocimiento que otorga la experiencia de trabajar durante tantos años en el sector, y destaca como el tema de la formación es recurrente, como lo es el de las de las funciones de las personas implicadas en el transporte. Le parece necesario algún tipo de iniciativa por parte del Ministerio de Fomento, que es el competente, por ejemplo que hiciese un análisis de cómo está la formación, y que ocurre en los puertos al confluir varios modos de transportes, a final no es una cuestión de la Subcomisión Transporte de mercancía peligrosas por vía marítima, ni la de carreteras, ni la de ferrocarril.

Puertos del Estado también ha iniciado unas conversaciones con la Agencia Española de Seguridad Ferroviaria porque también les preocupa las mercancías peligrosas en las terminales portuarias que llegan por ferrocarril. Le parece que sería interesante un trabajo de análisis realizado por personas que conozcan y estén familiarizadas con esta materia para proponer mejoras.

Hay una mejora evidente que es la reforma del Real Decreto 145/1989, y entre otras, una de las dificultades que tiene ese trabajo, que no acaba de arrancar o ha arrancado varias veces infructuosamente, es que es tan enorme que es muy difícil abordarlo íntegramente, ya que cada vez que abordas una cosa tienes muchos temas pendientes relacionados con eso. Concretamente en el capítulo de la formación hay temas que hay que aclarar antes, si no no terminas de concluirlo: Por ello, parecería importante que desde el Ministerio se iniciase este trabajo de una revisión, un análisis profundo para conocer si hay que hacer mejoras y en qué sentido.

Cree que en el documento que presentaba Alemania, no hablaba literalmente de copiar lo que hacía OACI pero si añadía algunos elementos importantes como son por ejemplo tener cierta garantía de que los formadores están suficientemente preparados, ahora mismo con el modelo que tenemos esa garantía no existe. Opina que hay elementos que son interesantes, sin necesidad de copiar todo lo que dice OACI, cree que este trabajo es independiente de que se obligue por parte de OMI, y que se puede avanzar en el caso español con el marco regulatorio que tenemos y se podría hacer avanzar para ello desde Puertos del Estado. Puede ofrecer su colaboración pero no pueden ir solos, cree que el liderazgo de este trabajo tiene que venir del Ministerio, porque confluyen muchos modos de transporte, y sin la participación de todos ellos el trabajo quedaría sesgado. Hay varias iniciativas en el Ministerio que tienen que ver con la unidad logística, asuntos de transporte intermodal, hay varias cosas en marcha, y opina que se debería de incorporar el análisis de la formación que requieren los trabajadores sobre todo orientado a mercancías peligrosas como se ha visto este verano es un asunto bastante sensible.

D. Francisco Javier Castillejo quiere dar su opinión desde el punto de vista de la armonización marítima del asunto, porque lo que sí se están dando cuenta, es que el conocimiento que tienen las compañías expedidoras del Código IMDG es bastante limitado, y la formación bastante escasa en muchas ocasiones, sobre todo en los aspectos de estiba y segregación a bordo, no en otros aspectos de etiquetaje y embalaje que, como vienen de otros medios de transporte, los pueden tener más solventado, pero no lo que es estiba y segregación a bordo. No sabe si bien a través de la introducción de consejero de seguridad o de una figura análoga, o de una mayor de formación y control de esa formación pero sí que es verdad que habría que exigir que las compañías tuviesen una mayor formación y conocimientos del Código IMDG que muchas veces desconocen, y que al final en muchas de las ocasiones están consultando de manera que actúan casi como consultores de esas compañías, informándoles debido al desconocimiento que tienen del IMDG. No sabe si la

introducción de la figura del consejero de seguridad u otra figura análoga, o fomentar la formación y control, pero en cualquier caso hay que tener en consideración este asunto.

D. Antonio Barba dice que en la práctica de los transportes de grupajes en vía marítima nos encontramos con un capítulo del Código IMDG que es el 7.2 sobre segregación, donde aplicar esos requisitos por parte de los consignatarios, o bien por parte de los expedidores, muchas veces es un quebradero de cabeza, y los incumplimientos en la práctica son manifiestos. La consulta estrella del Código Marítimo es en los aspectos que tiene que ver con la segregación, ya que hay un gran desconocimiento, por ello celebrarían de manera especial que se regulara la formación para que fuera obligatoria, y que se regularan todos los aspectos: los requisitos de los instructores, las horas mínimas, etc.; por otro lado, vuelve a insistir y quiere llamar la atención en todos los aspectos donde no solamente la expedición marítima son de grandes cargas por grandes empresas químicas, en la realidad son muchos pequeños expedidores los que presentan transporte para el grupaje y este es un problema, a su juicio, que es patente en la realidad.

Por otro lado, en cuanto al esquema OACI, que ya se ha mencionado, y que se ha alegado que su reglamentación son distintas y evidentemente que lo son. La reglamentación OACI es menos exigente que el Código IMDG en las segregaciones, por ejemplo, dado que las cantidades que se transportan en los aviones son mucho más pequeñas, y en cuanto a la conceptualización del transporte en bultos en todas las reglamentaciones es prácticamente idéntica, lo que existe es una gran variación en lo que significa las cantidades a transportar en esos bultos, y el tipo de bultos admitidos, pero el resto del problema es exactamente igual. Su opinión es que se regule y cuanto más mejor la formación. En cuanto al consejero de seguridad evidentemente, es verdad que podía ser muy discutible que hay aspectos que se tendrían que hablar y pormenorizar, y no hay duda que todos los consejeros de seguridad ADR en las empresas que exportan por vía marítima están asesorando en el marítimo también, lo que se traduce que aunque no esté regulado la figura en vía marítima, su existencia en la práctica es clara.

D. Jesús Soriano indica que, una vez que ha escuchado las aportaciones que ha habido, piensa que es fundamental conocer el estado de las cosas. Le preocupa mucho si hay grandes riesgos por una estiba insegura, por una colocación de carga no correcta, y piensa que es importante conocer el estado de las cosas, los peligros y riesgos reales que sabemos existen.

Otra aportación que también quiere hacer es que, desde el punto de vista de la industria química, intentan desde FEIQUE transmitir el concepto de seguridad global, y el concepto de seguridad con mayúsculas ya que hay diferentes seguridades, laboral, industrial, del transporte, etc., y la responsabilidad de la compañía es entender que esta seguridad debe de ser apoyada y aconsejada por cada uno de los técnicos que domine el ámbito específico. Lo que es cierto es que si conocemos la existencia de un problema en los puertos, otro problema en las estaciones logísticas y en la estiba de los buques, en primer lugar habría que saber exactamente la situación real, y luego tomar medidas y mejorar todo lo que hasta ahora hacemos creyendo que es correcto. En ese sentido la propuesta alemana es bastante potente.

Dª Silvia García indica que mejorar la formación independientemente de la situación de formación de España, en comparación con el resto del mundo puede ser buena o no, pero hay un tema claro y es la problemática existente de mercancías peligrosas no declaradas o mal declaradas. Lo que también quiere que se tenga en consideración es que FEIQUE hace envíos masivos siempre de lo mismo, es decir mal estaría que no conocieran sus propios productos, y no tuvieran todos los datos, y todas las prevenciones que hace falta. El problema está en todas las personas que transportan mercancías peligrosas sin saber que son mercancías peligrosas, porque ellos lo fabrican y consideran que el riesgo es asumible.

Centrándose en el tema en general, nosotros España tiene que mandar una posición común, y cree que resumiendo lo que ha escuchado, hay un cierto interés en analizar elementos concretos de las Instrucciones Técnicas de OACI, y recoger esos elementos concretos dentro del Código IMDG evaluando o no la obligatoriedad de lo que ahora viene dentro de la formación, y un interés también por analizar el tema de los consejeros con bastante menos ilusión, si tuviéramos que escoger uno de estos dos caminos para mejorar la formación y seguridad en el transporte marítimo parece que el mejor camino es mejorar la formación en general, y es el que nosotros estaríamos más interesados, con sus precauciones, con sus cautelas, sin acogernos totalmente a ninguna de estas propuestas, pero entiende que es el camino que esta Subcomisión podría recomendar en mejor medida.

D. Jesús Soriano propone que en los casos que se han dicho de mercancías no declaradas piensa que ahí la inspección es la que tiene que actuar, siendo consciente de la complejidad que tiene establecer una inspección coordinada con el Ministerio de Industria, Energía y Turismo, con la Inspección de Trabajo, con la Inspección de Seguridad Laboral, con Puertos del Estado, es complejo pero piensa que es ahí donde está la solución, porque si hay una normativa que no se cumple no cree que la solución sea crear otra, porque a lo mejor tampoco se cumple, opina que hay que velar por el cumplimiento de las normativas a través de un sistema de inspección eficaz, y cree que hay elementos y organismos involucrados que tienen que coordinarse con un régimen sancionador que permita poder trabajar en este sentido, insiste en que la seguridad real está por otro lado y la inspección puede aportar mucho.

Dª Silvia García dice que apoya lo que ha dicho D. Jesús Soriano .Otra cosa es como se puede llevar esto a cabo.

DOCUMENTO CC 2/6/10. Presentado por Corea. Propone utilizar los perfiles de peligrosidad del GESAMP para la clasificación de los contaminantes del mar, e intercalar un subpárrafo en virtud del cual se incluya el uso de los perfiles de peligrosidad del GESAMP en el capítulo 2.10 del IMDG. Corea lo que quiere es incluir como obligatorio la clasificación que hace el GESAMP para decir si esa materia es o no peligrosa para el medio ambiente.

D. Jesús Soriano cree que la clasificación de la mercancías peligrosas para el Código IMDG tiene que ser preferentemente la del Libro Naranja y cualquier propuesta de criterios de clasificación tiene que ir al Libro Naranja y ahí bajarla al ADR, RID o al Código IMDG. Pensamos que mezclar criterios del Código de graneleros -que es para lo que está el GESAMP- con los criterios de peligrosidad para el medio ambiente que es para lo que están en el Libro Naranja eso va a confundir mucho, y van a mezclar dos códigos que están perfectamente diferenciados. Para los graneleros se hace una valoración por una serie de expertos, porque la gente del GESAMP son expertos, se valoran unos parámetros que son biodegradación, toxicidad aguda y toxicidad crónica para los graneleros y no para los envasados en contenedores que normalmente tienen una fase terrestre y ahí es el Libro Naranja es el que manda. Su posición es contraria.

D. Enrique Sánchez Mota dice que hace unos años le parece que el Código IMDG, está hablando de las enmiendas 23, 26, etc., recogía estos parámetros y estaba incluido el GESAMP dentro del Código IMDG, y se eliminó para su unificación con la clasificación recogida en el Libro Naranja para la clase 9, y en este momento coincide con la clasificación de GHS con lo cual está todo unificado. Le extraña la propuesta porque los temas de la toxicidad habían quedado resueltos. Está de acuerdo con el representante de FEIQUE, tienen que estar unificado.

Dª Silvia García dice que en el mes de junio hubo una propuesta de Corea, también en el Libro Naranja, referente a esto mismo, que recogía una serie de sustancias que el GESAMP había decidido que son tóxicas y corrosivas, y sugería que el Libro Naranja modificaran su clasificación y se incluyeran también como tóxicas y corrosivas. Se les dijo que aportara los ensayos que se especifican en el Libro Naranja, y que si algo no concuerda se cambiaría la clasificación, piensa que

ahí se ha quedado el tema. Esto es un tema diferente en cuanto que está relacionado con la clasificación de tóxico para el medio ambiente y para el medio acuático entiende que poner la marca del pez y el árbol a las sustancias o no, como ya se sabe en el Libro Naranja hay unos criterios definidos, pero no te dicen que sustancias tienen que llevar el pez y el árbol, y que sustancias no, ya que eso lo dejan al conocimiento técnico de cada cual el definirlo. No sabe si es imprescindible que esté unificado, el Código IMDG incluye para cada sustancia la marca "p" si tienen que llevar o no tiene que llevar el pez en el agua, es decir, el Código IMDG ya de por si da mucha más información sobre los contaminantes marinos que cualquier otro código incluido el Libro Naranja. No ve imprescindible que en este aspecto en concreto se hubiera unificado con el Libro Naranja.

D. Enrique Sánchez dice que de todas forma todas las sustancias, las mezclas, los productos químicos que se ponen en el mercado deben de estar verificados en cuanto a sus características de riesgo en el medio ambiente y hacer los ensayos que son los mismos, es decir que si una sustancia, mezcla o producto cumple con los criterios de clasificación de GHS, que es a nivel mundial también, que es el mismo que el reglamento CLP coincide además si es tóxico 1 o crónico 1 y 2 con los criterios del Libro Naranja o el RID etc.; ahora mismo está todo unificado, por tanto si Corea dice que hay unos productos que han hecho unos ensayos y cumple con esos criterios entonces sí se le tienen que poner el correspondiente marcado, no ve si existen otros productos que sean contaminantes marinos y que no estén dentro de clasificación del GHS como crónico 1 y 2 y tóxico 1, esto es lo que no ve, si existen otros datos o más otros criterios que hagan que otras materias se incluyan, piensa que no . Se eliminó precisamente para para unificar todo.

DOCUMENTO 2/6. INFORMAL 15. Presentado por Japón. Se refiere a la disposición TP 34 referida a cisternas portátiles de uso en carretera y en marítimo pero no por ferrocarril cuando transportan ONU 1972. Japón dice que se está transportando mucho el gas licuado refrigerado pero solamente por carretera y por vía marítima y no por ferrocarril, propone equiparar el ONU 1972 al resto del gas licuado refrigerado que tienen la disposición especial T34, que exime de una prueba que te obliga el 6.7.4.14.1 cuando se tiene una cisterna que solamente hace un recorrido carretera/ marítimo, pero no ferrocarril. Lo que quiere es igualar ese ONU que es el que más se está transportando con el resto de sus homólogos.

D. Enrique Sánchez pregunta por el tipo de prueba que se cita es la prueba del tiempo de retención o una prueba asignada a la cisterna.

Dª Silvia García contesta que la TP 34 dice que no se tiene que someter al 6.7.4.14.1, ensayo de dinámico de impacto longitudinal.

D. Enrique Sánchez dice que no ve la razón de eximir el ensayo dinámico de impacto longitudinal, a no ser que sea económica. Este ensayo en uno de los tres básicos de las cisternas portátiles, para que una cisterna sea IMO tiene que cumplir con ese requisito.

Dª Francisca Rodríguez dice que se argumenta que otros productos como el helio refrigerado licuado o el hidrógeno líquido refrigerado están bajo esa disposición, y quiere que se aplique también las mismas disposiciones al ONU 1972.

D. Jesús Soriano cree que los requisitos tienen que ser iguales, homólogos en el sentido que hay una fase del transporte terrestre de un contenedor cisterna que no puede llegar de cualquier país y estar en las carreteras circulando, la calidad tecnológica de ese equipo tiene que ser la misma.

Dª Silvia García pregunta si saben porque se ha eximido el helio y otras sustancias, todos son gases licuados refrigerados Una vez existente este precedente la argumentación de seguridad se ve bastante soslayada. No ve mucha diferencia.

D. Jesús Soriano dice que no lo había visto pero que no lo entiende.

D. Enrique Sánchez desconocía que se hubiera eximido el criterio de impacto, le parece que es básico para todo lo que es para el este ensayo es importante. No está de acuerdo.

DOCUMENTO CCC 2/7/3. Presentado por Irán. Propone etiquetas de advertencia que permitan detectar fácilmente los contenedores con defectos graves en componentes vulnerables de su estructura, y tomar las precauciones necesarias para la manipulación y utilización de estos contenedores.

Lo que se propone que si se tiene un contenedor que está dañado porque estructuralmente está mal habría que señalizarlo y sería mejor a la hora de mover ese contenedor

D. Enrique Sánchez dice que no lo entiende muy bien, cuando se va a cargar un contenedor se debe de revisar para que no existan defectos importantes que están definidos, por tanto no se debe de cargar salvo que se hayan producido durante el transporte, si es así es lógico que lo antes posible habría que hacer un trasvase de producto, y utilizar un contenedor que esté correcto. Que permitan manipular y utilizar estos contenedores.

D. Francisca Rodríguez expone que lo que quiere Irán es que si tienes delante un contenedor que estructuralmente está mal que se señalice. Dª Silvia García dice que ese contenedor habrá que moverlo de alguna manera, habrá que levantarlo con una grúa y cargarlo en un camión para llevarlo a arreglar con unas precauciones especiales para evitar un posible accidente. Esto es lo que dice este documento.

DOCUMENTO INFORMAL 14. Presentados por CECIF y WSC. Hay dos apartados en uno se informa de la guía para aplicación de la modificación del Convenio Solas referido a la verificación de la masa bruta de los contenedores a partir de julio de 2016.

En el segundo se informa de unas orientaciones preparadas por la industria para utilizar el método 2 recogido en la circular nº 1475 que explica cómo llevar a cabo el pesaje de los contenedores.

D.. Jesús Soriano está de acuerdo con el documento del CECIF, que básicamente propone que se admitan los dos métodos que ya venían reflejados en la circular de la IMO, el pesaje físico y luego el método de cálculo la masa total del contenedor de acuerdo a una metodología certificada por la autoridad competente. Han tenido unas reuniones con Puertos del Estado para informar de la posición de la industria química relacionado con este asunto, le consta que otras industrias cargadoras que están en la misma línea, y esperan que a principio del próximo año haya una normativa en forma de orden ministerial en relación al pesaje de los contenedores en el puerto, los sistemas de inspección del puerto y también la declaración obligatoria que tenemos que hacer cuando tenemos un contenedor arrumado que expedimos a través de un vehículo al puerto.

Dª Francisca Rodríguez recuerda que 1 de julio del 2016 entrará en vigor, en lo referido a este asunto, el Convenio SOLAS, y la obligación de la verificación de la masa bruta de los contenedores.

D. Jesús Soriano dice que les preocupa que esto suponga un colapso en la gestión y fluidez de los tráficos de los puertos, no hay que olvidar que la industria química española exporta la mitad de lo que producen sus fábricas, y los puertos son la vía natural de salida, por este motivo es clave este tema.

PUNTO 4.- OTROS ASUNTOS

D. Jesús Soriano quiere informar que están haciendo un seguimiento del accidente de Thianying, accidente en un puerto chino que ha tenido 150 muertos y alrededor del 60% era personal del equipo de intervención, tenían un desconocimiento total de lo que había allí almacenado. Nos hemos fijado, por lo que va saliendo por la prensa, también por CECIF y ldiferentes contactos que hay preocupaciones en el sector por el estado de los puertos en China. Le consta que hay preocupaciones en China, y que el gobierno chino, a raíz de este accidente, está tomando medidas. Al parecer este accidente ha sido consecuencia de un asunto que escapa a las normas de seguridad porque ha habido unos incumplimientos evidentes. Cree que las autoridades chinas están poniendo nuevas restricciones a la entrada de mercancías peligrosas, lo que ocurre es que también no tenemos una información muy veraz al ser un país complicado a la hora de disponer información.

Dª Silvia García indica que cualquier cosa de este asunto que nos pueda informar va a ser interesante para todos, piensa que va a haber un antes y un después con este accidente para el transporte marítimo, y es verdad que muchas veces intentamos atajar el problema de la mercancía peligrosas no declaradas a base de poner prescripciones a las que si se declaran.

Agradece la asistencia e indica que probablemente la siguiente reunión de la subcomisión de marítimo sería para marzo/abril. En noviembre habrá reunión de las cuatro Subcomisiones conjuntamente para estudiar los documento que se van a presentar para la reunión del Libro Naranja, y recordar que es precisamente al transporte por vía marítima a quien más le puede interesar los acuerdos que se tomen en esta reunión del Libro Naranja.

Sin ningún comentario más se levanta la sesión a las 11:50, agradeciendo la asistencia a los participantes.

Madrid, 9 de Septiembre del 2015

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