



DIVISIÓN DE PROSPECTIVA Y TECNOLOGIA DEL TRANSPORTE

COMISION Y COORDINACIÓN DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS PELIGROSAS

ACTA DE LA REUNIÓN DE LA SUBCOMISIÓN DE TRANSPORTE DE MERCANCÍAS PELIGROSAS POR VÍA MARÍTIMA CELEBRADA EL 17 DE FEBRERO DEL 2016

Presidente:

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

Asisten:

- D^a Francisca Rodríguez Guzmán, de la Comisión de Coordinación de Transportes de Mercancías Peligrosas
- D. Francisco Javier Castillejo, del Ministerio de Fomento
- Mª Teresa Goizueta Ruiz, del Ministerio de Defensa
- D^a Cristina Jiménez Padilla, de la Generalidad de Cataluña.
- Dª Gracia Alburqueque López -Tofiño, de SASEMAR
- D^a M^a Luisa García Galán, de AEUTRANSMER
- 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.

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

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

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

Leída el Acta de la reunión anterior de la Subcomisión del Transporte de Mercancías Peligrosas por Vía Marítima, celebrada el día 9 de septiembre 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.



<u>PUNTO 3.- DOCUMENTOS QUE SE ESTUDIARÁN EN EL GRUPO EDITORIAL Y TÉCNICO DEL TRANSPORTE DE CARGAS Y CONTENEDORES QUE SE CELEBRARÁ DEL 22 AL 26 DE FEBRERO DE 2016.</u>

Da Silvia García indica que en este punto se van a presentar los documentos que se van a ver en la Reunión del Grupo Editorial y Técnico del transporte de cargas y contenedores Subcomité de Transportes de Carga y contendores que se va a celebrar en la sede de la OMI, del 22 al 26 de febrero de 2016. 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.

D^a Francisca Rodríguez va a presentar y explicar los documentos que en su contenido de manera directa o indirectamente tratan sobre las mercancías peligrosas.

DOCUMENTO E&T 25/3/1 Presentado por Alemania e Italia. Da Francisca Rodríguez son tres documentos en uno referidos a las tortas de semillas, ahora mismo tal como está el ISMBC, hay tres fichas para transportarlas dos de ellas bajo los números ONU 1386 y 2217, y luego es el transporte de semillas que no tiene entraña riesgo grupo C.

Alemania e Italia presentan dos documentos y pretenden reorganizar esta materia, y China presenta otro en el mismo sentido. Los de Alemania e Italia básicamente proponen que desaparezca la torta de semillas como no peligrosa, cambiar el nombre de tortas de semilla por materiales vegetales aceitosos y los subproductos de sus procesos, y crear una nueva ficha con este nombre que sustituiría a la actualmente existente grupo C sin peligro, y también propone la posibilidad de otras dos fichas que son aquellas cargas que cumplen los criterios de clasificación de clase 4.2. según el Manual de Pruebas y Criterios, en ese caso sería una ficha como carga grupo B; aquellas otras cargas que no cumplen los criterios para ser Clase 4.2. de acuerdo con el Manual de Pruebas y Criterios, pero que sin embargo sin que cumplen los del 9.2.3. del IMSBC, es decir, aquellos solidos que experimentan calentamiento espontaneo, para éstos una nueva ficha como carga Grupo B.

Da Silvia García cree que merece la pena hablar de estas propuestas porque lo relacionado con el pipo de aceituna nos afecta bastante. Según la propuesta alemana e italiana no se toca el Libro Naranja, nadie lo toca, los números ONU siguen siendo los que son que son los de torta de semilla 1386 y 2217, Alemania a esos dos números ONU que también se transporta según el Código ISMBC quiere añadir otras dos fichas; una del grupo B y otra del grupo C, para el grupo B no cumple los criterios de la Clase 4.2. pero si cumplen los criterios de MHB y el grupo C, en principio, seria carga no peligrosa.

En el documento chino hay un esquema igual, lo que pasa es que los materiales del grupo B y C que ellos proponen los llaman distintos, no proponen eliminar la ficha existente de torta de semilla no peligrosa, que en este momento existe, sino que añaden otra más con otro número distintos que sería materiales vegetales y sus subproductos de procesamiento ,y los chinos lo que sí que recomiendan es que aparte de utilizar los dos números ONU de torta de semilla se utilice como más profusión el ONU 3088 que es un N.E.P sólido orgánico que experimente calentamiento espontáneo que es el N.E.P de la Clase 4.2.para material orgánico, China propone que se use para todos los casos que realmente no son semillas ni se han extraído, que es los que viene definido como torta de semilla en el número ONU. El número ONU te dice en la descripción que es una torta de una semilla que o se ha extraído o se ha exprimido, y dice que tenga unos porcentajes de humedad y de contenido de aceite. En el documento de China se dice que todo lo que no sea una torta de semilla que sea una semilla y haya sido extraído se tiene que transportar bajo el ONU 3088, en este momento, en el Código ISMBC hay bastantes ejemplos de sustancias metidas bajo los números ONU de torta de semilla que no están en el Código IMDG. China propone eliminar está incoherencia porque el número ONU debe ser el mismo en ambos casos, y hay que entender que transportamos las mismas sustancias bajo un mismo número ONU, y todo lo que no cumpla estrictamente este criterio se va a transportar como ONU 3088, esta idea parece muy razonable. En cuanto a las dos fichas que se proponen en los documentos de



China ,y en el Alemania e Italia son muy similares y se diferencian en que en el documento alemán el material vegetal oleoso y sus productos de procesamiento, y los chinos lo quieren llamar material vegetal si oleoso porque parte de los materiales que se están transportando o que se pretenden transportar son pulpa de cítricos, pueden que tengan algo de acetite, y en determinadas condiciones puede producir un calentamiento pero en principio no responde a la definición de material vegetal oleoso que todos pudiéramos entender. Desde ese punto de vista las diferencias son dialécticas.

La propuesta de China tiene un tema que no les gusta mucho, y que es del ONU genérico 3088 o el N.E.P. existente ellos repiten parte de los materiales que van a bajo el número ONU 1386 y 2217, no tiene ningún tipo de sentido porque si es una cosa para que los vas a meter en una N.E.P; hay que llevar el material con el número ONU que le corresponda el hecho de duplicar entradas parece bastante confuso opina que se debería recomendar que esa duplicidad se eliminara. Les parece bastante razonable lo que dicen las fichas del grupo B y del C de Italia, Alemania y China.

Todo esto obedece a que se presentan cargas que no se pueden clasificar bajo ninguna de las fichas actuales, y no saben cómo clasificarlas, o no es tan fácil llevarlas por ninguna de las fichas que existen en la actualidad es lo que dice el documento de China principalmente. Ellos tienen una cantidad de problemas cuando se les presentan unas cargas con sustancias que no corresponde a ningún tipo del resto de una semilla y es por eso que por lo que China, que ya lo intentó modificar en el Libro Naranja, insiste en dar una solución a esta situación, y está intentando dar una respuesta a las cargas que no las puedes encajar bien en ninguna de las fichas que existen hoy en día en el IMSBC.

Dª Silvia García dice que lo que no saben es si ha habido algún avance con respecto de los ensayos que se iban a hacer de huesos de aceituna. Desde la Dirección General de Marina Mercante, nos comentaron que había una empresa que estaba interesada en hacer ensayos-esta empresa quería transportar pipos de aceituna- y que en principio iban a demostrar que no cumplían los requisitos de la clase 4.2. Esta empresa cada vez que tenía una carga de estas características tenía problemas para transportar.

Lo que sí está claro es que en principio en todo este conjunto de propuestas la palabra aceituna no aparece en ningún sitio, no aparece como ejemplo de ninguno de los números ONU ni en ninguno de los grupos de carga B y C; si se llegará a hacer un transporte, con este nuevo esquema, el esquema en sí no ofrece ninguna indicación de donde tienen que ir, es decir, habría que hacer los ensayos. En el supuesto de que se apruebe cualquiera de las variantes,y se quisiera transportar hueso de aceituna, que es una semilla claramente oleosa, y se pueden intuir que es o 1386 o 2217 número ONU si no lo quieren transportar como tal tendrían que aportar ensayos y además cumplir los criterios de humedad y aceite que indica los números ONU.

D. Javier Castillejo dice que al final de lo que se trata es de demostrar que el producto que se transporta donde tiene que encajar, y es el expedidor quien lo tiene que demostrar. Si el expedidor del hueso de aceituna dice que encaja dentro de un número ONU determinado o dentro de una ficha que está ya aprobada nos lo demuestra y nosotros lo aceptamos, en caso contrario se trata como una carga no prevista en el ISMBC

Da Silvia García dice que lo intenta trasmitir es que si solicitara que se incluyeran el pipo de aceituna como descripción dentro de número ONU 1386 y 2217 sería lo mismo para los transportistas porque si ellos no lo quisieran transportar bajo este número ONU debieran demostrar que no cumplen los requisitos de la Clase 4.2, que es lo mismo que tienen que hacer ahora, el hecho de no incluirlo expresamente no supone para nada una facilitación de lo que ellos tengan que hacer, al contrario, vosotros nos transmitisteis la idea era que no queríais que se transmitiera como ejemplo en el 1386 y en el 2217 porque iban a demostrar que no cumplían los requisitos de clase 4.2. y que por tanto tenían que estar en el grupo B o C pero si eso no lo aportan por defecto van a ser estos números ONU, si no van a aportar esos documentos es más fácil el incluirlos a priori bajo estos números ONU dejarlos



escritos y Marina Mercante le beneficiaría clarificar esta situación. D. Javier Castillejo dice que si es carga a granel tendrá que cumplir con el ISMBC ,y si no está contemplado tendrá que crear una ficha como no es peligroso si es carga a granel, el expedidor tendrá que justificar que tipo de producto está transportando.

Da Silvia García dice que la Representación Permanente han escrito ayer diciendo que si teníamos algún input sobre estos documentos concretamente, es decir que tienen interés sobre este tema les trasmitirán nuestras meditaciones sobre esta temática pero si os parece adecuado también les transmitirán que desde el punto de vista del hueso de aceituna no hay ningún comentario que hacer.

DOCUMENTO E&T 25/3/6. Presentado por CEFIC. Sigue señalando que los abonos a base de nitrato no tiene que ser catalogados como una carga grupo B, hasta ahora hay una ficha en el ISMBC catalogada como grupo C, Alemania presentó un documento en septiembre pasado donde se propone que sea catalogada como grupo B presentó todos los ensayos y todas las argumentaciones para que así fueran. CEFIC en este documento insiste en que no hay que catalogarlo como una carga grupo B porque no está demostrado que al no pasar más del 45% de nitrato de amonio en esos fertilizantes pueda ser una carga que pueda tener una explosión por calentamiento.

FEIQUE informó en el documento de la reunión de septiembre y lógicamente se mantendrá en su posición.

D. Jesús Soriano dice que está a favor del documento presentado por CEFIC relativo al nitrato amónico no peligroso.

DOCUMENTO E&T 25/3/8. Presentado por CEFIC. También presentado en el mes de septiembre una nueva ficha para el fosfato mono amónico enriquecido con mineral para diferenciarlo del que ya existe, el fosfato mono amónico fincado. Esta carga estaría catalogada como grupo B. En este caso CEFIC no está en contra de que se apruebe esta ficha pero sí que hace una serie de consideraciones para que se mejore, sobre todo, la descripción de esa carga, y lo que puede contener esa nueva entrada para que se tenga en cuenta cuando se utilice este fosfato mono amónico en la formación de los fertilizantes tienen que conocer que llevan otras sustancias como son el sulfato del zinc, sulfato amónico y sulfuro, esto lo utilizan para hacer esos fertilizantes NPK que son los que podrían traer algún problema-señalan esta circunstancia-, y finalmente mencionan el hecho del uso del sinónimo utilizado, interviene Dª Silvia García para aclarar que estuvo buscando información en internet para ver qué era y en todos los sitios donde ha consultado el mono amonio fosfato viene como sinónimo de monomanía fosfato si lo pretenden eliminar de la tabla de sinónimos en algún sitio se debería de explicar cuáles son las diferencias porque la formulación química y los dibujos de la posición del átomo de unos con respecto a otros es la misma, desconoce este material y sería aconsejable tener más información de ál

D^a Francisca Rodríguez dice que CEFIC lo que dice es que no es un sinónimo una de las puntualizaciones que hace es esta, y la otra es que aclaren en la descripción si al decir que se han enriquecido con mineral puede dar lugar a un mal entendido.

D^a M^a Luisa García se ofrece a estudiar este tema con sus compañeros porque aunque viene representando a AEUTRANSMER pero trabaja en una empresa de fertilizantes, y mirar las diferencias y los sinónimos y remitir la información obtenida.

D^a Francisca Rodríguez le da las gracias realmente no saben si son sinónimos o no. Lo que quiere CEFIC, que en principio no está en contra de la creación de esta nueva ficha, es que aclaren lo que se puede llevar con ese enriquecido con mineral ya que al utilizarlo para hacer fertilizantes NPK, y podría haber algún problema.



D. Jesús Soriano dice que lo que se indica en la propuesta es que este MAP, que mineral enriquecido contienen sulfato, azufre y sulfato de zinc y eso es peligroso porque puede haber una reacción, si reacciona con el nitrato amónico cuando se formulan fertilizantes, y que pueden reaccionar en el caso de que haya una fuente de calor , y luego en lo que es la formulación si tenemos a Mª Luisa García si puede decir como se denomina esto. Lo que ve es que el CEFIC dice que la descripción MAP se podría indicar de mejor forma.

Da Gracia Alburquerque le gustarían que le aclararan del documento de CEFIC si se refiere a la carga no peligrosa del nitrato amónico 151515 y al incidente que hubo en el 2007- 2008 que llevaba mercancía peligrosa 151515 y no estaba clasificado como mercancía peligrosa, llevaba fertilizante no clasificado, y fue una carga que sufrió combustión espontánea, por eso quería saber si se refiere a este tipo de carga o a otra.

Mª Luisa Garcia dice que conoce el incidente al que se refiere porque ellos fueron los expedidores de ese barco en el 2015, y no sufrió calentamiento espontaneo el incidente fue porque las bodegas del barco estaban mal aisladas las tuberías de la caldera, había mucho calor que se fue concentrando todo el calor de las tuberías con el producto , y fue con la fuente de calor lo que hizo que el producto reaccionara, pero el producto en sí mismo no reacciona, no sufre calentamiento espontaneo.

D^a Gracia Alburquerque dice que por una causa externa sufrió calentamiento espontaneo. Comenta que también estuvo leyendo y pregunta que si podría haber sido también a la hora cargar el producto que también cogiera humedad.

Mª Luisa García dice que no y que lo que paso fue por un calentamiento por una fuente de calor directa al producto que estaba mal aislado y se empezó a calentar, pero eso es como si le pones un mechero actúa igual.

D^a Gracia Alburquerque pregunta por el incidente que hubo en Cartagena en un silo con fertilizante no declarado como mercancía peligrosa también sufrió combustión espontánea. M^a Luisa García dice que no sabe que producto era ni que incidente fue.

Da Gracia Alburquerque dice que era también un no declarado como mercancía peligrosa, era un NPK. Lo comenta por que le surge la duda de que no se ha estudiado todavía, o se ha demostrado si estas cargas no sufren combustión espontánea o hay algo al respecto

D. Jesús Soriano dice que la propuesta del CEFIC se refiere al nitrato amónico no peligroso. Una cosa es el nitrato amónico no peligroso, y otra cosa son los abonos NPK. Aquí en este documento el nitrato amónico no peligroso al que hace referencia, y va al grano directamente no por transportarlo en unos requerimientos de grupo B en vez del C se va a solucionar eso, es decir, que siempre se va a tener un escenario desfavorable en un accidente como fue el del almacén NPK en el puerto de Escombreras, siempre se va a tener un riesgo de auto combustión. Si hay algo que no va bien, y hay una fuente de calentamiento pues siempre se va a tener ese riesgo, incluso si es un producto que no está metido en ningún código de mercancía peligrosa.

Mª Luisa García dice va a enviar un video con nitrato amónico, que ellos hacen pruebas, calentándolo con fuego para que veáis que eso es muy difícil, la cantidad de calor que puede adsorber este tipo de producto para que exploten, y cuando ya explotan es que tiene otro componente como puede ser una parte orgánica, un gasoil, un aceite tiene que haber tres componentes. Por sí mismo el producto no combustiona.



D. Jesús Soriano dice que es un producto que siempre ha tenido leyenda negra con el accidente de Toulouse, 25 muertos, y estos grandes accidentes marcan una época y una normativa y te inducen cuando aparece la palabra nitrato amónico

D^a Gracia Alburquerque dice que lo que quiere reflejar es que no conoce muy bien los códigos de transporte, ahora mismo, ISMB, lo que si quería comentar es que en ese momento fue un NPK 151515 no declarado como mercancía peligrosa y que sufrió por una causa externa combustión espontánea e hizo que una reacción en cadena se hiciese una costra, y que no se pudiese controlar esa reacción dentro del barco, no sabe si eso queda reflejado en las fichas de la actuación porque fue muy difícil enfriar y parar la combustión una vez empezada.

D^a Francisca Rodríguez dice que precisamente en este documento es la contestación que presento Alemania en septiembre, y lo que intentan es que deje de ser una carga grupo C para que sea una carga grupo B esto es el origen del documento. CEFIC no está de acuerdo, y Alemania hablaba de algunos incidentes que aconsejaban modificar esa ficha .

Da Silvia García destaca un sitio donde dice que el problema existente es que la historia de los incidentes que ha habido sugiere todos ellos que fueron causados por el hecho de no seguir las instrucciones que ya estaban en el código ,si se tienen unas prescripciones y no se cumplen en el momento de cargarlas ya se va mal por cambiar las prescripciones que hay que cumplir no vas a mejorar el cumplimiento lo que hay que hacer es cargar las cosas tal y como te dicen que se tienen que cargar , eso es la justificación de esto, podemos mirar la ficha de esta carga y ver que pone exactamente.

D^a M^a Luisa García dice que todo lo que empieza a arder en un barco sea papel, madera es muy difícil apagar no es porque sea un NPK sino porque hubiera pasado con cualquier otro producto

D^a Gracia Alburquerque dice que cree que se formó una costra que era muy difícil llegar al foco de la combustión que impedía que ver que seguía la combustión dentro de la carga.

Da Luisa García dice que la costra se formó por el agua que se estaba echando. Lo que pasó es que ellos, que además utilizamos lo que tú conoces, porque lo vistes por primera vez, en ese barco, las visto lanzas, con unas cámaras térmicas se ve donde empiezas la descomposición del producto se clavan las lanzas y se empieza a dosificar el agua necesaria, primero para no hundir el barco, y segundo para ir apagando los focos. Porque si se echa agua por encima nunca vas a llegar al foco.

D^a. Silvia García dice que tiene la ficha de incendio en un espacio de carga que contenga está carga, abrir las escotillas para tener la máxima ventilación la instalación fija de extinción de incendios por gas del buque resultara insuficiente lanzar abundante agua, y aislar la fuente de calor si la hubiera, cabe la posibilidad de anegar el espacio de carga pero teniendo debidamente en cuenta la estabilidad.

Da Gracia Alburquerque quiere decir que si hay un barco que está incendiado con este tipo de carga, y se hace la respuesta que viene en la ficha de actuación no es la correcta porque no se puede llegar al foco. En el caso de que haya un fuego, ya sea un incendio por una causa externa, la medida de respuesta que pone en la ficha parece ser que no es la mejor o que no puede evitar que siga la combustión porque hace una costra que impide ir al foco que es lo que estaba comentando.

D^a M^a Luisa García recuerda el incidente del 2007 y desde ese año no ha vuelto a pasar nada parecido y se traen más de 300.000 toneladas al año a España.

D. Jesús Soriano dice que en lo relativo a formas de intervención de emergencia piensa que el Código IMSBC se queda limitado a lo que aquí se dice, en este documento en el párrafo 8 el CEFIC en el caso de nitrato amónico informa cual es el tipo de intervención si hay una reacción indeseable del producto,



pero la forma de actuar frente a una intervención vendría primeramente en la ficha de datos de seguridad ,y el siguiente nivel sería indicaciones del expedidor, aquí en el punto ocho viene indicado que la forma de actuar sería ventilación, agua y medidas como el CO₂ sería ineficaz, esto es lo que ha comentado CEFIC en este documento pero cree que tendría que tener en cuenta las fichas de seguridad.

DOCUMENTO 25/3/10. Presentado por CEFIC. Está relacionado con la ficha del fosfato mono cálcico a granel que también se vió en el mes de septiembre, y se acordó que se estudiaría si había una carga del grupo A, B y potencialmente peligroso a granel. CEFIC en este documento se posiciona y considera que debe de ser clasificada como una carga de tipo B de acuerdo con el Manual de Pruebas y Criterios, y aportan una serie de ensayos que demuestran que esta carga no se licua, y por tanto como Grupo B, es una carga corrosiva para los ojos.

D. Jesús Soriano piensa que es un tema que está claro aquí se aportan tres certificados de BUREAU BERITAS y otro de OKA.

D^a Silvia García dice que tiene una duda se aportan unos ensayos en los que los materiales que transportan tienen una humedad del 3-4% y obviamente de ahí a 17% hay mucho para que pueda licuarse. Su pregunta es si este material no se puede presentar con un grado de humedad mayor.

D. Jesús Soriano dice no sabría que decir pero cree que si presenta un transporte de un producto que no es del que estamos hablando, es que estás mintiendo.

Da. Silvia García dice que no diría eso el monocalciofosfato en su composición química ni mono, ni calcio, ni fosfato lleva agua, la humedad es algo que lleva absorbido, se podría decir que es una impureza lógicamente un material que tiene un 4% de humedad, y que no licuaría hasta que no tuviera un 17% de humedad tiene un margen de seguridad muy grande. La pregunta es si no puede existir este mismo material que en vez de tener un 4% de impurezas tenga un 16% de impurezas entonces el margen de seguridad es bastante más pequeño.

D. Jesús Soriano dice que eso se denominaría de otra forma no sería MCP, sería MCP hidratado, y no sería la misma mercancía.

PUNTO 4.- OTROS ASUNTOS

Da Cristina Jiménez dice que les han planteado dudas sobre el tema de la entrada en vigor en julio de la obligación de certificar el peso verdadero de los contenedores que van a marítimo, se les han dirigido desde expedidores de logística hasta colegios de pesadores trasladando diferentes dudas. En principio si por parte del Ministerio de industria, Energía y Turismo, o de la autoridad competente que no sabe si es el Ministerio de Industria, Energía y Turismo, o es el Ente Público Puertos del Estado si se ha editado algún tipo de disposición, de norma o de circular que den instrucciones o directrices sobre como tienen que ser las certificaciones, si es válido simplemente una declaración responsable del expedidor, si efectivamente se va a necesitar una certificación, y si tiene que ser conforme a metrología y entonces tiene que ser un peso verificado certificado por un organismo verificador que este homologado como tal y autorizado. Y también saber de quién sería la responsabilidad si del propio expedidor, ese tipo de dudas que se les han planteado, y sobre todo a que autoridad se pueden dirigir, ya que esa es la duda, nosotros como transporte terrestre es el origen pero no es un tema propio del transporte terrestre. Otro gran problema que les han planteado es en función de qué tipo de certificación se exija por parte del buque, la escasez de medios técnicos para verificar el peso correcto y el gran número de expediciones de contenedores. Quiere saber si se puede echar algo de luz sobre este tema.



Da Silvia García dice que lamentablemente los representantes de Puertos del Estado se han disculpado, y no han podido venir hoy. Dice que lo que conoce sobre este tema es que Puertos del Estado están elaborado una circular, no sabe decir exactamente si vale con la declaración de responsable o con una certificación conforme; si le parece bien transmite sus dudas a Puertos del Estado y piensa que será interesante para todos conocer la respuesta de la autoridad competente.

D^a Cristina Jiménez pregunta quién podría ser el que rechazara las cargas si no llevan esas certificaciones.

D. Francisco Javier Castillejo dice que el capitán, obviamente cualquier contenedor que venga sin la debida certificación de pesaje lo puede rechazar y no cargarlo a bordo, además es responsabilidad suya el no cargarle. Nosotros también estamos con ello, y en Barcelona se han celebrado varias reuniones y grupos de trabajo sobre este tema, y es Puertos del Estado quien está elaborando una orden, desconoce su contenido exacto, y no sabe el alcance que quieren dar a este tema.

D^a Cristina Jiménez dice que el CMR, es el documento que llevan como la carta de porte internacional ya recoge el peso del contenedor, que seguramente ha tenido que llegar al puerto por carretera, no sabe si sería ese tipo de documento u otro similar podría ser válido.

D. Francisco Javier Castillejo dice que hay muchas veces que el propio contenedor en el puerto sufre alguna variación en el peso, entonces eso ya no es válido

D. Jesús Soriano dice que es un tema prioritario, y que preocupa mucho a toda la industria europea, personalmente lleva trabajando en ello durante meses hay una persona designada para esto en Puertos del Estado, tuvieron una reunión sobre octubre o noviembre convocada por Puertos del Estado donde se nos convocó a unas asociaciones nacionales de cargadores, representantes de las terminales de contenedores de los puertos ,y había una persona del Puerto de Barcelona que era líder en todo esto que era la persona que más lo conocía v nosotros estamos a la espera que llegue un borrador de orden ministerial que tiene que estar aprobado antes de julio de este año porque esto viene de una obligación de una enmienda del convenio SOLAS. Se ofrece a mandar toda la información que tiene disponible a Da Silvia García. La OMI admite dos tipos de pesaje, uno es el pesaje físico, el de las básculas, la diferencia de pesada es válida, eso es una de las conclusiones que sacó de la reunión, El segundo método que se quiere que se admita también a través de esta futura orden ministerial, y es el pesaje a través de una fórmula de cálculo en el que se estima el peso de la mercancía de los materiales de estiba, de la tara del contenedor, eso se suma y se indica en un documento de transporte ahora mismo están en conversaciones con Puertos del Estado para que en la orden ministerial quede claro cómo se puede pesar si a través de pesaje físico, o bien a través de fórmula de cálculo de peso y esta fórmula tiene que hacerse en vigor a un método acreditado por la autoridad competente. Ellos han propuesto que ya que hay unas normas de clasificación de sistemas de calidad se aproveche esa vía, no crear una paralela, para que esa fórmula de pesaje este incluida en sistemas de gestión de calidad que certifican habitualmente las compañías. Piensa que el problema fundamental está en una serie de sectores, y no habla de la química, siderurgia, automóviles que están acostumbrados a este tipo de controles, cree que el problema va a estar en otro tipo de sectores que no indican el peso de sus contenedores cuando expiden a puerto. Piensa que el problema también puede estar centrado en las terminales de contenedores, y en la negativa a que tienen que informar al expedidor de ese contenedor cuando no ha indicado el pesaje, las terminales de contenedores tienen que parar la estiba y la carga de contenedores si no saben su peso.

D^a: Silvia García dice que espera que la reglamentación llegue a tiempo para que no se den ningún problema en los puertos con los contenedores.



D. Jesús Soriano dice que también FEIQUE se ha puesto en contacto con la Subdirectora General de Inspección de la Dirección General del Transporte Terrestre, y ellos también están tomando buena nota, ellos siempre han estado con el tema de que no se exceda del peso autorizado de los vehículos portacontenedores, entorno a los puertos también tienen un sistema de inspección para que los vehículos de carretera portacontenedores no vayan sobrecargados a puerto, hay una coordinación entre esta Subdirección y Puertos del Estado para vigilar este tema, preocupa mucho y no solamente a la industria química también a toda la industria cargadora europea.

No habiendo más temas que tratar, Doña Silvia Garcia agradece a todos la asistencia e indica que probablemente la siguiente reunión de la Subcomisión de marítimo la primera semana de septiembre. En junio se celebrará la reunión de las cuatro Subcomisiones conjuntamente para estudiar los documento que se van a presentar para la reunión del Libro Naranja.

Sin ningún comentario más se levanta la sesión a las 11:15, agradeciendo la asistencia a los participantes.

Madrid, 17 de Febrero 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