MINISTERIO
DE FOMENTO

SECRETARÍA DE ESTADO
DE TRANSPORTES

DIVISIÓN DE PROSPECTIVA
Y TECNOLOGIA DEL
TRANSPORTE

COMISION Y COORDINACIÓN
DEL TRANSPORTE DE
MERCANCÍAS PELIGROSAS

ACTA DE LA REUNIÓN DE 8 DE SEPTIEMBRE DE 2010 DE LA SUBCOMISIÓN PARA LA COORDINACIÓN DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS PELIGROSAS POR VÍA MARITIMA

Presidenta:

Dª Lía Calleja Bárcena, 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 del Transporte d Mercancías Peligrosas del Ministerio de Fomento.

D. Manuel Carlés Beira, del Ministerio de Fomento.

D. Francisco Javier Castillejo, del Ministerio de Fomento.

D. Iñigo Elorza Cavengt, del Ministerio de Industria, Turismo y Comercio.

D. Pedro J. Román Núñez, del Ministerio de Fomento.
(

D. José Rodríguez Abeijon, de ASORCO.

D. Jenaro Suárez, de ASORCO

D. Julio Bollain Pastor, de Dangerous Goods Management España, S.L.

Dª Elsa Coelho, de AEUTRANSMER.

D.Francisco Manuel Arce Montaner, de FEIQUE .

D. Alfredo Soler Martínez, de Trans-base Soler

Secretaria:

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

En Madrid, a las 10:30 horas del día 8 de Septiembre de 2010, 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 Lía Calleja Bárcena, con la asistencia de las personas que se relacionan al margen.

Punto 1.- Aprobación del Orden del Día.

Dª Lía Calleja pregunta a los asistentes si están de acuerdo con los puntos que figuran en el Orden del Día de la reunión, y al no existir objeciones, queda aprobado el mismo.

Punto 2.- Revisión de Actas anteriores.

Leída las Actas de las reuniones anteriores de la Subcomisión del Transporte de Mercancías Peligrosas por Vía Marítima celebradas los días 18 de Septiembre de 2009 y 10 de marzo de 2010 y preguntando a los asistentes si tenían alguna objeción a las mismas y, no habiéndose hecho objeciones a las mismas por parte de los asistentes, quedaron aprobadas las citadas Actas.

Punto 3.- Reunión de la documentación referente a la reunión de la Sesión número 15 del Subcomité de la IMO

La Presidenta de la reunión informa a los asistentes que la próxima semana se va a celebrar la sesión número 15 del Subcomité DSC de la IMO y que se les ha facilitado los documentos que se van a tratar en ella por si los miembros de la Subcomisión desean hacer algún comentario y trasladarlo al Subcomité.

Comenta que primero se van a estudiar los puntos relacionados con las mercancías peligrosas y después se revisará el resto de documentos por si se quiere hacer algún comentario a los mismos.

Documento DSC 15/3/2 propuesta por Noruega que propone la enmienda a la nueva disposición especial 964 adoptada por la resolución MSC 294 (87) en 2010. Con el siguiente texto propuesto: “ Esta sustancia no está sujeta

PASEO DE LA CASTELLANA, 67
28071 MADRID

a las disposiciones del presente código cuando se transporte en forma de bolitas o gránulos no desmenuzables, y si supera la prueba y el proceso de clasificación aplicables a las sustancias sólidas comburentes, que figuran en el Manual de Pruebas y criterios de ONU, y va acompañada de un certificado expedido por un laboratorio habilitado por una autoridad competente en el que conste que personal capacitado de dicho laboratorio ha tomado correctamente una muestra del producto y que esa muestra ha sido sometida a ensayo, habiéndolo superado."

D. Iñigo Elorza comenta que este documento va en contra del presentado por Chile, DSC 15/3/19, este documento se presenta para incorporarlo en el Libro Naranja, esta propuesta ya se presentó y aprobó en el Grupo Editorial Técnico, en el Subcomité y en el Comité.

El documento de Noruega argumenta que los resultados de los análisis de las muestras son diferentes en función de los laboratorios que los analice y que debía de ser únicamente un laboratorio habilitado por la autoridad quien los realizara. En el documento chileno los resultados de los análisis son iguales independientemente del laboratorio que lo realice.

D. Iñigo Elorza dice que hay una contradicción entre lo dice Noruega y Chile y cree que es más acertada la propuesta de Chile.

El Sr. Elorza añade que nosotros apoyamos a Chile cuando presentó el documento anterior y que seguramente saldrá el documento de Chile porque le apoyan los países hispanos. Pero de todas las maneras habrá que ver lo que pasa en la reunión.

Documento DSC 15/3/4 propone introducir enmiendas en las instrucciones relativas a los contenedores para graneles aplicables a los ONUs 1402,1395, 1446, 1469, 2211 y 3314 en aras de la armonización con las disposiciones pertinentes del Libro Naranja.

Propone suprimir en la lista de mercancías peligrosas, "BK2" en el grupo de embalaje/envase I del ONU 1402.

Igual que el anterior en el grupo de embalaje/envase II para los ONUs 1402, 1395, 1446 y 1469.

Asignar la siguiente SP a los ONUs 2211 y 3314: "SP9XXX si se transporta en contenedores para graneles cerrados, los contenedores estarán adecuadamente ventilados para prevenir la acumulación de una atmósfera explosiva en ello".

D. Iñigo Elorza comenta que en Londres, la semana siguiente a la reunión, se va reunir un grupo de trabajo para tratar este tema y que él piensa asistir. A continuación hace dos preguntas a los expertos que asisten a la reunión, la primera se refiere a la ventilación de los contenedores y en que consiste un contenedor abierto y un contendor cerrado. Y la segunda pregunta es sobre el espesor de las paredes del contenedor y si los contendores que se están fabricando tienen un menor grosor.

D. Alfredo Soler toma la palabra para contestarle. A la primera pregunta, un contenedor cerrado es que, aunque parece que no tenga nada de ventilación, tiene unos ventiladores pasivos, muy pequeños, que consisten en cinco perforaciones de unos 8 mm de diámetro en cada uno de los paneles laterales tapados con una cubierta de plástico con una forma interior de sifón, para que el agua no penetre, que permite un mínimo intercambio de oxigeno con el exterior. El contendor ventilado tiene una extra ventilación y es cuando en el largo del larguero superior o inferior se encuentra con perforaciones de 8 mm cada 2 ó 3 cm, para que de forma pasiva se intercambie el oxigeno. También puede llevar una ventilación mecánica.

En cuanto a la segunda pregunta, actualmente los contenedores se están fabricando con un espesor de entre 1,2 y 1,6 mm los paneles de techo y laterales y los paneles frontales su grosor va entre 1,8 y 2 mm de espesor.

A continuación hay una serie de documentos que han surgido al pedir Corea enmiendas para la Circular 1202 relativa a la inspección de contenedores, a fin de facilitar su correcta aplicación. D. Iñigo Elorza piensa que, debido a la documentación presentada, se va a proponer un Grupo de Redacción con el objetivo de unificar criterios para aplicar la citada circular. En el caso de la creación del Grupo de Redacción, el Ministerio de Industria, Comercio y Turismo estaría muy interesado en participar en él.

Documento DSC 15/11 propuesto por Estados Unidos que contiene orientaciones adicionales sobre la realización y la seguridad de las inspecciones de contenedores, medidas de control de los contenedores y la selección de contenedores que podrían formar parte de una serie general de directrices sobre inspecciones de contenedores.

A D. Alfredo Soler le parece muy bien la propuesta de Estados Unidos, que incluso marca los procedimientos que se deben de seguir, pero en la página 8 donde dice "medidas de control para los defectos" especifica que se retira el contenedor de la circulación y se debería añadir a la propuesta que a la vez se retirase la placa CSC para asegurar que dicho contenedor no va a entrar en el circuito de transporte internacional. En la siguiente página, en el punto 6.3.2, añade que, en el caso de que no haya voluntad de corregir el defecto del contenedor de modo que se cumplan las normativa del convenio CSC, el propietario del contenedor puede retirar el contenedor defectuoso del circuito internacional retirando la placa CSC y procurando dicha prueba al inspector. En su opinión la retirada de la placa CSC sería más correcta en el momento que se detectan los defectos graves, hasta que estos se hayan solventados, que es lo que esta recogido en el Real Decreto 2319/2004. Propone aportar esta observación a la propuesta de Estados Unidos.

D. Iñigo Elorza coincide con D. Alfredo Soler en el momento en que sería conveniente la retirada de la placa CSC. También están de acuerdo en que, cuando se hubiera reparado el contenedor, se contara con un informe favorable de un organismo de control, momento en el que podría volver a ponerse la placa.

Documento DSC 15/11/1 propuesto por Alemania en el que se formulan observaciones sobre la propuesta de la nueva circular MSC para mejorar la implantación de los programas de inspección de contenedores.

D. Alfredo Soler no coincide con la propuesta de Alemania, le parece más positivo que exista una normativa común a nivel internacional y no que cada estado miembro defina sus propios procedimientos de forma que mejor crea conveniente. D. Iñigo Elorza coincide con lo dicho con D. Alfredo Soler.

Documento DSC 15/11/2 de España donde se propone dos modificaciones sobre la propuesta de circular MSC que la República de Corea presentó a la OMI en relación con la comprobación-idoneidad de las cisternas (cisternas-portátiles y vehículos-cisternas) para el transporte por carretera (inadecuados o dañados) durante el DSC 14, que mejoran la aplicación del punto 5 de la Circular MSC.1/Circ. 1202.

La propuesta recoge lo que ya esta en el IMDG, hay que decir con qué criterios se puede comprobar la idoneidad de las cisternas, vuelve a hablar de los órganos de control y los certificados de idoneidad y luego habla de las placas troqueladas. El Sr. Elorza introduce y explica el documento sobre el que no hay objeciones.

Documento DSC 15/12 de Irán contiene una propuesta que justifica la instalación de dispositivos para detectar la radiación de materiales radiactivos contaminados en los puertos.

Dª Lía Calleja cree conveniente enviar este documento al Consejo de Seguridad Nuclear, por si quieren hacer algún comentario al mismo.

D. Pedro J. Román informa a los asistentes que antes del verano se ha aprobado un protocolo interministerial entre el Ministerio de Fomento, Aduanas, Ministerio del Interior, etc. para el tratamiento de mercancías contaminadas con radiactividad y otras mercancías asociadas. Dicho protocolo se está empezando a aplicar y en algunos puertos se han instalando arcos de detección de material radiactivo y en otros se va a proceder a su instalación.

Punto 4.- Otros asuntos

D. Manuel Arce en representación de FEIQUE comenta que no ha recibido el último borrador de la modificación del Real Decreto 145/1989 por el que se aprueba el Reglamento Nacional de Admisión, Manipulación y Almacenamiento de mercancías peligrosas en Puertos y le gustaría conocer el nuevo texto que se esta elaborando.

D. Iñigo Elorza comenta que al Ministerio de Industria, Turismo y Comercio todavía no ha llegado el texto y normalmente están informando de todas estas modificaciones reglamentarias, y tampoco ha pasado por la Comisión Permanente.

Dª Lía Calleja añade que dicho texto todavía no pasado el trámite de audiencia.

D. Pedro J. Román, en representación de Puertos del Estado, informa que ellos son los encargados de la redacción y actualización del nuevo texto del citado Real Decreto. En su momento se formo un Grupo de Trabajo, que ha ido introduciendo las modificaciones en el texto original y creen que antes de fin de año se dará a conocer un el texto con las modificaciones ya incluidas.

Dª. Lía Calleja quiere transmitir la respuesta de la Comisión Permanente a la pregunta sobre las inspecciones de contenedores y de cómo en el Real Decreto 2031/2004 están muy claras las competencias en materia esta materia. La Comisión Permanente opina que citado Real Decreto se debe de aplicar a las obligaciones de inspección derivadas para el Código CSC, siendo las Comunidades Autónomas las que deben de realizarlas, y que no tiene nada que ver con las obligaciones derivadas de las directivas OMI, al tener un campo de inspección mayor.

Sin más asuntos que tratar se da por finalizada la reunión; la Presidenta da las gracias a los asistentes por su presencia y levanta la sesión a las 11:05

Madrid, 21 de septiembre de 2010.

Lía Calleja Bárcena

Mª Teresa Hernando Cascajero.

Presidenta de las 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