



## **ACTA DE LA REUNION DE LA SUBCOMISIÓN PARA EL TRANSPORTE DE MERCANCIAS PELIGROSAS POR VÍA MARÍTIMA CELEBRADA EL DIA 14 DE SEPTIEMBRE DE 2023.**

**ASUNTO: Estudio de los documentos que se van a presentar en la Reunión del CCC que se va a celebrar del 20 al 29 de septiembre.**

Los convocantes tienen dos posibilidades para poder participar en esta Subcomisión, la primera es de manera presencial en la Sala y la segunda a través de la plataforma TEAMS, a través de una conexión online y cuya invitación se envió unos días antes de la celebración de la reunión.

### **Personas que participaron en la reunión:**

Presidente:

D<sup>a</sup> Francisca Rodríguez Guzmán, de la Comisión para la Coordinación del Transporte de Mercancías Peligrosas del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

D Miguel Jiménez Solano, del Ministerio de Transporte, Movilidad y Agenda Urbana.

M<sup>a</sup> Teresa Hernando Cascajero, del Ministerio de Transporte, Movilidad y Agenda Urbana.

D<sup>a</sup> Amelia González Abad, de la Dirección General de la Marina Mercante, del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana

D Francisco Javier Castillejo Ruiz, de la Dirección General de la Marina Mercante, del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana

D. Ignacio Álvarez, del Ministerio de Industria, Comercio y Turismo

D<sup>a</sup> Nuria Lacaci, de la Asociación de Cargadores

D. Jesús Soriano Montes, de FEIQUE

D. Arturo García Cobaleda, de AECSE

- D. Julio Viartola, de ASFARES
- D. Fernando Larrumbe Espinosa, de ALCO
- D. Iñigo Elorza Cavengt
- D. Enrique Sánchez Mota
- D. Antonio Barba García, de DGM

En Madrid a las 10:00 horas del día 14 de septiembre en 2023, en el Salón de Proyecciones de la primera planta del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, da comienzo la sesión de la Subcomisión de Transporte de Mercancías Peligrosas por Vía Marítima con asistencia de las personas relacionadas anteriormente y con arreglo al siguiente orden del día:

- 1.- Aprobación del Orden del Día.
- 2.- Lectura y aprobación, si procede, del Acta de reunión anterior.
- 3.- Estudio de los documentos que se van a presentar en la Reunión del CCC que se va a celebrar en septiembre.
- 4.- Aclaración del modelo oficial de certificado español IMDG en la aplicación del Código IMDG y de la normativa nacional conexas en España.
- 5.- Asuntos varios.

D<sup>a</sup> Silvia Garcia Wolfrum inicia la sesión dando la bienvenida a todos los asistentes, agradece a todos haberse conectado a través de la plataforma TEAMS e invita a los presentes a que se presenten y escriban en el chat de la plataforma su nombre, apellidos y la organización a la que representan; asimismo se indica que la reunión va a ser grabada para facilitar la elaboración del acta.

A continuación, da paso al orden del día:

**Punto 1.- Aprobación del Orden del Día**

D<sup>a</sup> Silvia Garcia, comenta que si no hay ninguna objeción al mismo, como es el caso, queda aprobado.

**Punto 2.- Lectura y Aprobación si procede del Acta de la reunión anterior**

Leída el acta de la reunión anterior de la Subcomisión de Transporte de Mercancías Peligrosas por Vía Marítima, celebrada el día 15 de marzo de 2023, y sin objeciones a la misma, queda aprobada.

**Punto 3.- Estudio de los documentos presentados por los diferentes países en la próxima reunión del CCC que se va a celebrar en septiembre del 20 al 29 de septiembre.**

D<sup>a</sup> Francisca Rodríguez indica que en esta reunión se verán los documentos que se van a presentar en la reunión del CCC9 y que corresponden al Código IMSBC, al Código IMDG y al análisis de accidentes. Esperamos los comentarios de los asistentes para poder completar la visión que tenemos de estos documentos y poder incorporar vuestros intereses dentro de la posición de España. Sin más D<sup>a</sup> Amelia González de la Dirección General de Marina Mercante va a ser la encargada de presentar los documentos.

**CCC 9/2/2**

Presentado por CEFIC y DGAG. Los coautores señalan que el Subcomité PPR ha remitido un proyecto de circular MEPC al Subcomité CCC para que formule aportaciones al respecto, incluida la cuestión de si debería hacerse referencia al Código IMDG; y desean formular algunas observaciones para que el Subcomité CCC las tenga en cuenta a la hora de elaborar su aportación para el Subcomité PPR.

**CCC 9/2/3**

Presentado por Francia. En este documento se ofrecen recomendaciones sobre las medidas de embalaje/envase para ultimar la circular MEPC titulada "Recomendaciones relativas al transporte marítimo de pellets de plástico en contenedores de carga" y responder al mandato del Grupo de trabajo sobre la basura plástica marina procedente de los buques. Se exponen los conocimientos actuales sobre las prácticas vigentes para el embalaje/envase de los pellets de plástico, los retos que se plantean y las soluciones técnicas existentes, y se propone enmendar la circular.

**CCC 9/2/4**

Presentado por Alemania y los Países Bajos. En este documento se hace referencia al debate mantenido en el Subcomité PPR sobre posibles medidas obligatorias para reducir la contaminación del mar, causada por la pérdida en el mar de contenedores con pellets de plástico y se formulan observaciones sobre las opciones debatidas en dicho Subcomité.

Los siguientes comentarios se refieren a los documentos anteriores que muestran la situación actual del transporte del pellet de plástico:

D. Iñigo Elorza hace comentarios a la circular recogida en el anexo del documento 9/2/2 donde se habla de las prescripciones mínimas para los embalajes de pellets y arrumazón de los contenedores.

En la parte primera se refiere a los embalajes, está de acuerdo con lo que han dicho los franceses de que estos embalajes deben de ir en contenedores CSC, de acuerdo con el Convenio de Seguridad, que garantizan que el contenedor sea resistente y fuerte para los embalajes y tienen que pasar

inspecciones periódicas, importante para la seguridad de los contenedores y de los embalajes que van dentro.

Con respecto a la segunda parte, que se refiere a las condiciones mínimas para la arrumazón de contenedores de carga de bultos, siempre es importante que cuando habla del bulto que contenga pellets debe de ser arrumado para que no tenga movimiento dentro del contenedor, y quiere indicar que faltaría poner que el contenedor debería tener los dispositivos de sujeción y manipulación necesarios, porque si no los tiene se van a mover por muy bien que se coloquen. Normalmente los dispositivos van sujetos a unos dispositivos de sujeción, es lo que faltaría en el párrafo que se refiere a los embalajes y bultos dentro del contenedor.

Lo que se indica en las prescripciones mínimas para los contenedores marítimos para graneles, le parece que es muy ambiguo y poco clarificador porque los contenedores para graneles pueden ser de varios tipos, y sería interesante que estos contenedores, deberían de estar cerrados

Los contenedores de carga a granel deben de llevarse en la bodega de carga general y nunca en una unidad de transporte flexible.

D. Jesús Soriano por parte de FEIQUE está de acuerdo con lo que ha comentado D. Iñigo Elorza. Le parece que a la propuesta de Francia hay que hacerle bastantes alegaciones. Cree que lo importante es tener un concepto de seguridad del contenedor y de los pellets, piensa que hay que integrar a todos los agentes afectados. Ve que en este asunto lo sustantivo, lo que produce esa ruptura de la seguridad es la interfaz entre el contenedor y el buque. En ese sentido, cree que ese punto de la cadena es mucho más sustantivo que el de los envases, más aún, es un tema que están estudiando bastante, creen que lo importante es la sujeción al buque, el plan de estiba y la colocación y manipulación de los contenedores en el plan de estiba, por parte del naviero, cree que es fundamental. Analizar el documento de Francia sin incluir este asunto le parece bastante parcial.

Con respecto a apoyar el documento presentado por CEFIC se detendría un poco en ver como son los envases para el ONU 3077. Con respecto a las pellets de plástico no está de acuerdo, pero la instrucción de embalaje P002 aplicable al ONU 3077 Código IMDG, reglamento de obligado cumplimiento, y se supone que es un reglamento de seguridad maduro testado durante décadas en la práctica y donde pone que este número ONU se puede envasar en cantidades de 120kg, 400kg etc y si van en un contenedor cerrado se pueden utilizar sacos de papel y también en material textil, es decir, tenemos más requisitos tecnológicos y técnicos para los pellets de plástico, sin estar clasificados como mercancía peligrosa, que si lo comparamos con el ONU 3077.

Quiere añadir, que todas estas propuestas de modificaciones, que se hacen con muy buena intención, porque al final siempre terminamos en mercancías peligrosas hablando de bidones metálicos y se cree que se va a resolver todo, un el bidón de plástico o metálico ante un evento catastrófico o

extraordinario meteorológico al final va a tener las mismas roturas y consecuencias, que con otro tipo de envase.

También es muy importante tener en cuenta cual es el coste que tiene para los navieros, pero no hay que olvidar el coste que tiene para los expedidores de esta mercancía, los envasadores y la cadena de suministros, si se están variando los envases y contenedores también se cambia la operativa de todo el sector industrial a nivel internacional.

D. Jesús Soriano presenta a D. Iñiqui Novas de REPSOL, que quiere intervenir para hablar del impacto en toda la cadena de suministro y cuál sería la carga en todos los agentes involucrados, cree que no están todos los transformadores de plástico, gestores de residuos, todo este tipo de agente que piensa que, en este debate, no están presentes.

D. Iñiqui Novas comienza diciendo que esta de acuerdo con el objetivo que se plantea en los documentos, que era minimizar el impacto y la eliminación de los pellets de plástico en el medio ambiente. Se ha hablado del análisis del círculo de vida del producto y cree que se ha sesgado, solamente, la parte del transporte marítimo que tendría un impacto muy grande en el medio ambiente si se considera la contaminación que muy grande. Hay muchas empresas de plástico, como puede ser el sector del automóvil, que los plásticos que incorporan a sus productos van en sacos en un proceso automático y si se cambia el envase supone cambiar todo el proceso automático, con un coste muy grande, y al añadir un envase nuevo podría producir un efecto rebote.

Una vez revisados los documentos relativos al Código IMSBC, y al no haber ningún comentario a los mismos, se presentan a continuación los documentos referidos al Código IMDG.

El siguiente bloque de documento son los que se ocupan del Código IMDG, transporte marítimo en bultos.

### **CCC 9/6**

En el presente documento figura el informe del Grupo de supervisores técnicos y de redacción (Código IMDG) correspondiente a su 38ª reunión (asuntos relacionados con el Código IMDG)

D. Iñigo Elorza quiere hacer comentarios sobre algunos puntos de este documento. En el Anexo 1, página 4, Capítulo 6.8. provisiones para los vehículos cisterna de carretera que lleven elementos de gases en esos vehículos, en el 6.8.1 hace referencia a una nueva resolución MSC 479 sobre las sujeciones, que sustituye a la anterior. Mandó una carta al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana comunicando que había un error en la publicación de Código IMDG en español, en el BOE, en el apartado 6.8.1.1 del Anexo 1 al haber omitido un asterisco en el apartado que se refería a vehículos cisterna de largo recorrido, y al mismo tiempo se había omitido la nota a pie de página, y hace notar que hay más de una errata para que se tenga en cuenta. Hay que poner la nota a pie de página y el asterisco, en la línea que habla de las sujeciones y soportes de las cisternas que van por carretera para el

transporte de largo recorrido. También faltaría un asterisco y el texto al que se remite en el Anexo 3 página 3.

En el Anexo 4 página 1, en la nota que aprueba el 1.1.1.6. el cambio más importante que hace el Código IMDG al afectar a toda la normativa nacional que tenga el Ministerio de Transporte, Movilidad y Agenda Urbana y el Ministerio de Industria, Comercio y Turismo se refiere a una nota que pone en el punto 1.1.6 dice una norma, que no solamente son normas ISO, que da detalles de como cumplir las disposiciones del Código y puede incluir requerimientos adicionales a los del Código, esto hace que mucho reales decretos y ordenes ministeriales, en este momento, cuando esto entre en vigor, aunque añada algo adicional es correcto, si cumple el Código IMDG. Ahora la norma puede ajustarse al Código y añadir otros detalles que son de obligado cumplimiento.

D<sup>a</sup> Francisca Rodríguez hace notar que todo esto viene de la modificación que se ha introducido en el Libro Naranja.

Otro comentario que quiere hacer D. Iñigo Elorza se refiere al punto 7.3.3. de la página 34, cuando habla de los embalajes en las unidades de carga de transporte, donde se hace referencia a lo que se acordó en el CCC8, según la propuesta francesa. El año pasado comentó que era una propuesta muy buena al ser muy corta y hablaba de un código CTU que era recomendarorio y no obligatorio, según ponía en una nota a pie de página. Lo dice porque, el año pasado presentó a la Subcomisión un tema que era incluir en los vehículos de transporte de cisternas de gases licuados refrigerados, para que las cisternas fijas y no solamente los semirremolques de gases licuados refrigerados, tipo IMO 8, la palabra “chasis” que, si aparecía en los vehículos cisternas tipo IMO6 para gases no refrigerados, y no ha tenido noticia. Le ha llegado noticia de que la Dirección General de Marina Mercante lo estaba estudiando, no lo sabe pregunta cómo está este tema.

D<sup>a</sup> Francisca Rodríguez no le pueda dar respuesta porque este tema está en estudio en el Ministerio de Industria, Comercio y Turismo, que es la competente en ese asunto.

### **CCC 9/6/2**

Presentado por Corea. En el presente documento se propone sustituir la disposición especial TP1 sobre cisternas portátiles por la TP2, relativa al grado máximo de llenado, en la columna 14 de la Lista de mercancías peligrosas, para algunas mercancías peligrosas líquidas con las propiedades indicadas en 4.2.1.9.3 del Código IMDG.

D. Iñigo Elorza comenta que, en primer lugar, lo de cambiar el grado de llenado correspondería, se está hablando de cisternas portátiles, hacerlo al Comité de Expertos de Naciones Unidas al involucrar al transporte por carretera y ferrocarril. La industria química no cree que este muy de acuerdo en que de repente solamente puede llenar las cisternas en menor cantidad por una cuestión puramente legislativa. En segundo lugar, comenta que en el apartado 4.2.1.9.6 del Código IMDG hay una fase que es la del llenado, donde

indica que en el caso de ciertas sustancias peligrosas podrá exigirse un grado de llenado más bajo, el propio Código IMDG dice que lo que quiere Corea lo puede hacer perfectamente de acuerdo con este Código, sin necesidad de cambios en la estructura actual de los capítulos existentes.

Examinando todas las sustancias a fondo, hay tres sustancias que no tienen ninguna razón de pasar, y son ONU 2514, al ser de la clase 3, y los números ONU 2046 y 2052, que no son ni de la clase 6 ni de la clase 8. Esas tres sustancias que se puede excluir y no ve ningún problema para ello.

D<sup>a</sup> Francisca Rodríguez dice que lo que ve es que las sustancias que menciona son peligrosas para el medio ambiente marino al tener en la columna 4 el indicativo "p".

D. Iñigo Elorza dice que es posible desde ese punto de vista, pero las otras dos particularidades 6 y 8 y las de presión de vapor no se ajustan. Piensa que lo de contaminante o no es un tema secundario, pero vuelve a decir que Corea lo puede hacer.

#### **CCC 9/6/7**

En el presente documento se propone enmendar el párrafo 5.4.3.1 del Código IMDG en los casos en que solo se utilice un plano de estiba al transportar mercancías peligrosas y contaminantes del mar.

D. Iñigo Elorza quiere recordar que no es obligatorio marcar el peligro secundario, de acuerdo con 5.4.1.4.1 donde dice que cuando se requieran deberán figurar, entre paréntesis, tras el número de la clase o de la división del peligro principal o de otros peligros y no obliga a que el riesgo secundario aparezca. Le gustaría preguntar a la Dirección General de Marina Mercante sobre el tema de los riesgos secundarios en un barco, en este documento le da la sensación de que quiere modificar esta situación.

D<sup>a</sup> Amelia González toma nota de la pregunta y se remitirá la postura de su Dirección General. Los riesgos de una mercancía si tiene un riesgo principal y subsidiariamente puede tener otros riesgos, entiende que abordado se tienen que conocer.

D<sup>a</sup> Francisca Rodríguez recuerda que eso es precisamente lo que se dice en el documento. Pregunta cuando se hace el manifiesto de carga, que es la lista de mercancías peligrosas ahí se pone el peligro principal y el peligro secundario también, pero cuando se hace el plano de estiba, que también permite el Código IMDG, solo se pone el peligro principal sin señalar el secundario.

D<sup>a</sup> Amelia González contesta que en los planes no, pero actualmente, los buques portacontenedores llevan un manifiesto con un listado y toda la información y después un plano de estiba en el que se especifica básicamente el número de contenedor para tenerlo identificado, pero también podría darse la opción, por que el Código lo permite, que no se lleve manifiesto y que únicamente se lleve plano de estiba.

D<sup>a</sup> Francisca Rodríguez pregunta si es este caso cuando se quiere hacer la modificación. D<sup>a</sup> Amelia González interpreta de la propuesta que se quiere para que en el plano se consideren los riesgos principal y secundario. D<sup>a</sup> Francisca Rodríguez también interpreta lo mismo.

Con este documento se termina con la parte correspondiente al Código IMDG.

## **INFO2**

Presentado por la Secretaría. Es el informe consolidado del resultado del programa de inspección de contenedores. La Secretaría ha recopilado la información facilitada a través de GISIS por los países mencionados en el párrafo 1 en relación con el programa inspección a contenedores regulado por la circular del Comité de Seguridad Marítima 1649, relativa a la implementación del programa de inspección para unidades del transporte. En el anexo del documento se facilita una tabla y un gráfico donde se ven el número de inspecciones, y de estas el número y tipo de deficiencias encontradas, de 51.330 unidades inspeccionadas se han encontrado 5.089 deficiencias siendo las más recurrentes las relacionadas con defectos en placas y marcados y las relativas a la estiba y trincaje en el interior de las unidades.

D. Iñigo Elorza dice que es un tema del que se habla todos los años. A ver si es posible, por parte de las autoridades marítimas, que se pueda realizar unos programas de control e inspecciones en España, en base a lo que dice la circular 1442 y 1649, al objeto de detectar y corregir las deficiencias que hay en las terminales de puertos que pertenecen o no al Estado. Lo dice porque en algunos casos hay una serie de irregularidades que se repiten y desconocemos el porcentaje de estas en nuestro país. Hay un tema, que le parece muy importante, que es referido a la documentación necesaria y que en el RD 145/89 hay una cierta confusión en este tema.

En el programa de inspecciones donde se habla de la idoneidad de la cisterna para ser embarcada y transportada por vía marítima. Si no se tiene la documentación correcta pues no se está cumpliendo la normativa. Sugiere que no se puede hacer un programa de inspecciones amplio, lo que si se pudiera es aclarar el tema a las autoridades portuarias. A los agentes marítimos, a los operadores de muelle hay que informales que tienen que pedir los documentos del ADR y el certificado IMDG de los vehículos tipo 04, 06 y 08 de la OMI, así se resolvería muchos problemas.

## **CCC 9/13**

Desde 2011, el Consejo Mundial del Transporte Marítimo (WSC) realiza encuestas entre sus compañías para estimar con precisión el número de contenedores perdidos en el mar cada año. Las compañías miembros del WSC gestionan más del 90% de la capacidad mundial de los buques portacontenedores. Por consiguiente, la encuesta sobre sus pérdidas proporciona una base válida para una estimación significativa del número total de contenedores perdidos en el mar. La información actualizada correspondiente a 2023 añade información del año 2022, en el que se

perdieron en el mar un total de 661 contenedores, de un total de 250 millones transportados. Esta cifra representa las pérdidas porcentuales más bajas desde el inicio de la encuesta.

D. Iñigo Elorza piensa que en este documento falta cuando habla del operador del contenedor, del expedidor, de la autoridad portuaria, del armador del buque, de una serie de obligaciones que se debían de recoger de alguna forma para exigir un mejor control. Cuando trata del tema del propietario del contenedor habla de mantenerle en buenas condiciones, que son controles operacionales que se realizan en los contenedores poco antes de cargar, son periódicos y aleatorios. Cree que hace falta decir que hay que verificar la placa y las inspecciones periódicas que sufren de los contenedores, de acuerdo con el Convenio de seguridad de los contenedores porque en una inspección operacional no se ven bien algunas partes del contenedor y sí se verían en los controles a que les somete un organismo de control independiente, como puede ser un organismo de control autorizado.

Los certificados que emiten los organismos de control independiente, los certificados se reflejan después en unas placas troqueladas, pero también debería escribirse, porque en esos controles si no se pide el certificado puede ocurrir que hayan pasado la inspección, pero nunca tendrán un documento que lo abalen.

### **CCC 9/13/3**

Presentado por la Secretaría. Es la base de datos mundial sobre contenedores (BoxTech) se creó para mejorar la seguridad en la cadena de suministro de contenedores. En el presente documento se facilita información actualizada al Subcomité sobre los avances de la Oficina internacional de Contenedores y Transporte Intermodal (BIC) en la elaboración de la base de datos mundial sobre contenedores BoxTech. La BIC puso en marcha BoxTech a fin de proporcionar una única plataforma del sector para la información técnica sobre contenedores, en la que se incluyen la masa bruta máxima, el máximo peso de apilamiento y la masa sin carga necesarias para las declaraciones del método 2 de la masa bruta verificada (VGM), que se exige en el Convenio SOLAS desde el 1 de julio de 2016.

D. Iñigo Elorza recuerda que el BIC tiene un archivo de los contenedores con las matrículas en base a la ISO 6146, está muy protegido y es difícil su acceso a particulares. En España es fundamental saber que propietario tiene los contenedores y las matrículas del BIC, es un fichero que no está disponible no se conocen los propietarios ni los conoce el Ministerio de Industria, Comercio y Turismo ni los conoce nadie. Sugiere que por parte de la autoridad competente que puede ser el Ministerio de Industria, Comercio y Turismo o el Ministerio de Transporte, Movilidad y Agenda Urbana que envíe un escrito a AENOR porque en base a la norma 6146 el organismo es el titular o representante del BIC en España. Esa petición debe de indicar que se solicita los datos de la publicación anual de la lista BIC de los contenedores con letra "U" de mercancías en general, de propietarios, operadores de contenedores españoles, porque en el momento que se tenga esa lista ya se puede tratar de mejorar mucho la aplicación del Convenio Internacional de Contenedores.

### **CCC 9/13/4**

En el presente documento figura un informe actualizado sobre las actividades relativas a la base de datos mundial de los ACEP desde el CCC 8.

D. Iñigo Elorza discrepa de algunos de los puntos que aparecen en el documento. No es verdad que el MSC recomiende expresamente este sistema, simplemente dice que hay que cumplir uno u otro, o comunicar a la OMI los datos o entrar en el sistema de BIC, los dos sistemas son perfectamente legales. Los datos que tiene el BIC están muy bien al cumplir lo que viene en el Convenio de Seguridad de Contenedores. Ha consultado y le han dicho que este tipo de información de seguridad nacional e internacional es obligatorio darlo al ser un convenio internacional, esto es muy importante para ver si el año que viene está publicado y cumplido hay que tener en cuenta que los certificados CSC los expiden los organismos de control, en este momento

Este ha sido el último documento presentado para la reunión, quiere dar las gracias a D<sup>a</sup> Amelia González por su colaboración por el trabajo realizado y presentando los distintos documentos y todas las aportaciones.

### **Punto 4.-Aclaración del modelo oficial de certificado español IMDG en la aplicación del Código IMDG y de la normativa nacional conexas en España.**

Aclaración del modelo oficial de del certificado español del IMDG que envió D. Iñigo Elorza, le cede la palabra para que empiece su exposición. Comienza diciendo que los certificados IMDG los expide los organismos de control, en este momento, que tienen una especie de delegación de la autoridad del Ministerio de Industria, Comercio y Turismo. Estos dos puntos que exige el art. 110.2.7 del RD 145/89 de Puertos del Estado, donde se dice qué se debe de especificar en el certificado IMDG en los casos que se transporte líquidos muy tóxicos estos van con un sistema que consiste en un manómetro intercalado entre disco frangible y válvula de seguridad, de acuerdo con el Real Decreto mencionado, hay que especificarlo y no se está haciendo de una forma precisa. Ha hablado con algunos organismos de control y le dice que hay una referencia de cumplimiento integro del RD 145, pero esa referencia es una letra pequeña que no lo especifica expresamente el punto del manómetro, no vale una referencia general y piensa que se debe de especificar más.

Lo segundo que quiere mencionar, se quiere referir a algunas anotaciones o precisiones sobre la página 2 del certificado que se refieren a las materias, los organismos de control le han dicho que prefieren que se hagan referencia en el caso de los IMO4, ya que el certificado adicional que pide el Código IMDG no exige los nombres de las materias, en el apartado 6.8.3.1.2 de este código se habla de instrucciones de transporte que correspondería al vehículo cisterna para poder llevar el máximo número de mercancías, por supuesto, cumpliendo las prescripciones especiales de cada caso.

D<sup>a</sup> Francisca Rodríguez dice los organismos de control tienen potestad suficiente como para dirigirse al Ministerio de Industria, Comercio y Turismo y aclarar este asunto directamente con sus responsables.

D. Iñigo Elorza ha consultado con los organismos de control y le han dicho que está de acuerdo con él otros no, piensa que lo que hay que hacer es una reunión de los organismos de control y se haga una puesta en común. Estos organismos no quieren la lista de materias. Quiere terminar diciendo que estos comentarios son observaciones, y por esa razón los organismos de control no hace falta que lo autorice el Ministerio, pero no hay que olvidar que el Código IMDG lo exige.

En todo el tema de vehículos cisterna, es muy importante el grado de llenado, que no compete a los organismos de control, es responsabilidad del expedidor, del operador, de la empresa química, en definitiva, de todas las personas que intervienen en las distintas operaciones y que saben muy bien cuáles son sus competencias. Se presenta una fórmula para compatibilizar el grado de llenado de las cisternas tipo IMO 04,06 y 08 con el grado de llenado del ADR mediante una fórmula.

D<sup>a</sup> Francisca Rodríguez le da las gracias por su intervención y recuerda que, en todo caso, es el Ministerio de Industria, Comercio y Turismo el competente para estos asuntos..

D. Iñigo Elorza pide que cuando se edite el nuevo Código IMDG se actualice los datos del Ministerio de Industria, Comercio y Turismo, D<sup>a</sup> Francisca Rodríguez comunicó a OMI los datos y ya se han actualizado.

#### **PUNTO 5. Otros asuntos**

En este punto se informa que la próxima reunión a la que serán convocados será a la del Libro Naranja a finales de junio. Y la siguiente de la Subcomisión por Vía Marítima será en febrero/marzo del año 2024.

Agradece a todos la asistencia a esta reunión y sus aportaciones.

Sin más asuntos que tratar, se da por finalizada la reunión, levantando la Presidencia de la sesión a las 13:20

Madrid, 14 de septiembre de 2023

Francisca Rodríguez Guzmán

M<sup>a</sup> Teresa Hernando Cascajero

Presidente de la Subcomisión para la Coordinación del Transporte de Mercancías Peligrosas por Vía

Secretaria de la Subcomisión para la Coordinación del Transporte de Mercancías Peligrosas por Vía

Marítima

Marítima