



## **ACTA DE LA REUNION DE LAS SUBCOMISIONES PARA EL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS PELIGROSAS POR VÍA MARÍTIMA CELEBRADA EL DIA 5 DE SEPTIEMBRE DE 2019.**

**ASUNTO:** Estudio de los documentos presentados por los diferentes países en la próxima reunión del Subcomité de Transportes de Cargas y Contenedores que se va a celebrar en septiembre en Londres.

### **Asisten:**

Presidente:

D<sup>a</sup> Silvia García Wolfrum, Jefa de Área de la Comisión de Coordinación del Transporte de Mercancías Peligrosas del Ministerio de Fomento.

D<sup>a</sup> Ana Rodríguez Gallego, del Ministerio de Fomento

D<sup>a</sup> M<sup>a</sup> Teresa Hernando Cascajero, del Ministerio de Fomento.

D. Francisco Javier Castillejo, del Ministerio de Fomento

D<sup>a</sup> Úrsula Sánchez-Reseco López, del Ministerio de Fomento

D<sup>a</sup> Gracia Albuquerque López-Tofiño, de SASEMAR

D<sup>a</sup> Mónica Pérez, del Ministerio de Industria, Comercio y Turismo

D. Alberto Simal Leñero, de DGM ESPAÑA, S.L.

D. Arturo García Cobaleda, de AECSE

D<sup>a</sup> Nuria Lacaci Vázquez, de AEUTRANSMER

D. Enrique Sánchez Mota, de FEIQUE

D. Jesús Soriano Montes, de FEIQUE

### **Excusa su asistencia:**

D. Javier Gesé Aperte, de Puertos del Estado



En Madrid a las 10:05 horas del día 5 de septiembre de 2019, en la sala A-737 de la séptima planta del Ministerio de Fomento, tiene lugar la reunión de la Subcomisión 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 la reunión anterior.
- 3.- Documentos a tratar en la reunión del Subcomité de Transporte de Cargas y Contenedores que se va a celebrar en septiembre en Londres.
- 4.- Otros asuntos.

D<sup>a</sup> Silvia Garcia Wolfrum, inicia la sesión dando la bienvenida a todos los asistentes e inicia un preámbulo en el que informa que la reunión va a ser grabada para facilitar la elaboración del acta. Por ello invita a los participantes a que, al iniciar sus intervenciones, digan su nombre y la entidad a la que representan.

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 29 de marzo de 2019, y sin objeciones a la misma, queda aprobada.

#### **Punto 3.- Estudio de los documentos presentados por los diferentes países en la próxima reunión del Comité CCC y el Grupo Editorial y Técnico que se va a celebrar en Septiembre en Londres.**

D<sup>a</sup> Silvia García comenta que en este punto se van a estudiar las propuestas presentadas por los distintos países para la reunión del CCC que se va a celebrar la semana que viene, y la siguiente tendrá lugar la reunión del Grupo Editorial y Técnico centrada en el Código IMDG.

El encargado de la presentación de los documentos va a ser, en esta ocasión, D. Javier Castillejo, Jefe de Área de Seguridad Marítima de la Dirección General de la Marina



Mercante. Va a presentar los documentos uno a uno para que el que así lo desee pueda hacer el comentario que estime oportuno.

Los documentos que han planteado alguna duda, sugerencia o manifestación por parte de los asistentes han sido los siguientes:

Durante la primera semana se va a tener lugar la reunión del Subcomité del Transportes de Cargas y Contenedores

DOCUMENTO CCC 6/5/2. Propuesta de Turquía. Propuesta de nueva ficha de la cascara de almeja del grupo C. Algún transporte ha llegado a España. Lo que se consideró en el grupo es que esta carga no es susceptible de licuarse por lo que no añadió una nueva ficha individual a Código.

D<sup>a</sup> Nuria Lacaci piensa que este tema puede ser de interés donde haya criaderos, aquí no hay.

D. Javier Castillejo cree que esta carga ha llegado a España, pero no se ha expedido desde aquí. Cree recordar que se utiliza como abono y que por esa razón algún transporte ha venido a España, de hecho, los que piden la modificación es Turquía y será porque son ellos los productores.

Para D<sup>a</sup> Nuria Lacaci lo que sí hay que revisar es la propuesta de las nuevas fichas, pero no conoce a ningún cargador que pueda aportar alguna información sobre este tema.

D. Javier Castillejo comenta que ellos tienen una serie de cargas que están en proceso de incluirlas en una nueva ficha, en este momento están con la documentación necesaria que hay que aportar a la OMI para incluir en una nueva ficha. Son fichas que se están expidiendo desde España.

DOCUMENTO CCC 6/5/7. Presentado por CEFIC. Es una propuesta sobre nueva ficha para los abonos a base de nitrato amónico y abonos a base de nitrato amónico sin clasificar.

Este documento está relacionado con los siguientes: *DOCUMENTO CCC 6/5/8* y *DOCUMENTO CCC 6/5/9*, en estos dos documentos se presentan las nuevas fichas, es donde se presentan las nuevas fichas.

D. Jesús Soriano desde FEIQUE apoyan la propuesta que se ha hecho por parte de los técnicos de la Asociación de Fabricantes de Fertilizantes a la cual pertenece FERTIBERIA, compañía española muy importante. Lo que se ha hecho para esos tipos de mercancías que no cumplían el ensayo de manual de pruebas y criterios, que lo asignarían a clase 9 de acuerdo a la sección 39 de este manual. En esos documentos se han establecido una serie de criterios técnicos en base al porcentaje del contenido de cloruros y nitrato amónico y de otros parámetros como son la materia orgánica combustible, en ese particular caso de esa mercancía no clasificada se ha hecho dos tipos de mercancía: una que iría a la categoría B y otra que quedaría a la categoría C. En esta nueva ficha se admitiría entonces catalogar en el tipo B un tipo de mercancía que no da positivo en el ensayo de manual de



pruebas y criterios de descomposición autocontenida, pero si por ejemplo si tuviera más de un 2% de cloruro tendría que caer dentro de esa nueva ficha. Cree que los criterios están claros y justificados técnicamente por los fabricantes de este tipo de productos. Cree que al final lo que es muy importante que el expedidor declare bien el contenido de nitrato amónico, el porcentaje de nitrato amónico y de cloruro, en conformidad con lo que marca el IMSBC. Técnicamente la propuesta es adecuada y desde FEIQUE apoyan esta propuesta.

D. Javier Castillejo pregunta qué si como hay otras fichas que se han propuesto anteriormente y qué si difieren unas de otras, porque habría otras fichas que se habrían propuesto para nitrato amónico.

D. Jesús Soriano contesta que esta únicamente va a afectar a nitrato amónico no clasificado, el resto de fichas no tienen modificación.

D. Javier Castillejo pregunta si con las anteriores como, por ejemplo, las propuestas por el Reino Unido tampoco tendrían inconveniente. D. Jesús Soriano dice que no, que la modificación es solo para esa.

D<sup>a</sup> Silvia García cree que las propuestas presentadas abarcan desde el *Documento CCC 6/5/4* hasta el *CCC 6/5/9*, y están estructuradas de tal manera que se han repartido los trabajos, son compatibles entre sí pero no se solapan.

D. Javier Castillejo dice que si desde FEIQUE a las otras a esos documentos tenían alguna observación. No solamente de esta última que la apoyan también sobre las anteriores también y sobre los informes de los accidentes y si tenían alguna observación.

D. Jesús Soriano lo que proponen es admitir una nueva ficha, el resto de fichas le parece adecuada. Normalmente del mensaje que han traído es la redacción formal de las fichas técnicas correcta y siempre tienen la duda de las condiciones y las circunstancias reales en las cuales luego se transportan las mercancías, como puede ser el tema de la fuente de calor. Le parece fundamental que se cumplan lo que indica cada una de las fichas, el contenido de ellas es correcto.

D<sup>a</sup> Silvia García pregunta qué si SASEMAR que también habrá seguido este tema con bastante interés tampoco tienen pegas a lo que se pregunta.

D<sup>a</sup> Gracia Alburquerque indica que personalmente su opinión, y bajo sus criterios es que después del accidente del Cheshire, por ejemplo, y en que sigue estudiándolo, en el cual tenían una empresa fabricante del producto que era pata negra, se tenía una empresa de salvamento que también era de primera categoría, y un barco nuevo construido en el 2012. Aun así, el barco tuvo deflagraciones, no se pudo abordar, desde el 14 que se abandonó la tripulación hasta el 21, es decir 7 días, porque los mismos técnicos y fabricantes, así como la empresa especialista en salvamento no veían la manera de ir al bordo del buque por temas de seguridad, tanto por las temperaturas como por la gran nube de gas tóxico y las deflagraciones posibles que había podía haber. Una vez que el día 21 se llevó a Motril después que la descomposición cesase fue una pérdida total del buque. La descomposición de la carga se valoró que del total de las 40.000 mil toneladas; se descompuso el 56% según el informe del barco.



No se sabe todavía porque se no se ha comprobado y no se puede decir que haya habido una temperatura externa, o un foco de calor interno, no se ha podido averiguar si había una impureza en la carga, no se ha podido demostrar la causa primera. Le parece todavía asombroso que son cargas que pueden generar un peligro totalmente inminente y que no se puede controlar una vez que empieza y que todavía a modo del IMSBC se podría mejorar muchísimo las prescripciones, porque con todo lo que tiene no se puede atacar en caso de incidente. A lo mejor sí se ha demostrado que el uso de detectores del inicio para mediciones de oxígeno, porque, aunque la carga no genera oxígeno desplaza los gases en la manera de abordarlo al inicio, habrá que mejorarlo. Una vez que empieza la descomposición no se puede parar, se puede enfriar mediante lanzas Víctor. Ya se ha visto los inconvenientes que hay en una bodega enorme, que se tiene que abordar con una grúa, y mediante una lanza específica que además los barcos no la llevan a bordo, al ser todo material aconsejable pero no obligatorio. En el barco no se llevan equipos suficientes, se llevan a lo mejor un ERA o dos, pero, aunque se intente confinar los humos llegan a la zona habitable y la sala de máquinas. Todo le parece que cada vez que lo reflexiona que hay algo que está fallando, desde su punto de vista personal. Desde el punto de vista operativo en caso de que haya otro incidente como este, a la hora de tener que rescatar y poner procedimientos, le cuesta mucho, porque segundos, minutos después de que se rescatase la última persona se produjo una deflagración y se dijo que no se podía acercarse al barco. Hay que mantener una zona de exclusión y todo lo demás fue monitorizar e intentar dar remolque, no pudieron entrar a bordo hasta el 21 y también tuvieron que salir corriendo. Hasta que no cesó la reacción no se sabía lo que iba a pasar, ni pudieron hacer ninguna medida, nada más que aislar el incidente y monitorizar con un dron.

D. Javier Castillejo quiere hacer un inciso sobre este tema. Se están dando cuenta a la hora del embarque de las cargas, la carga que se está cargando no es realmente lo que se ha puesto en las fichas de expedición. De hecho, muchos expedidores lo que hacen es que ajustan su carga a las fichas que hay a su carga o a la que se parece más o a lo que vean que les pueden traer menos problemas. Lo que realmente se está embarcando no corresponde muchas veces con lo que se dice que es, y eso luego es un problema a la hora de saber lo que lleva el barco a bordo en caso de haya un accidente. La propuesta que se ha visto antes y que se hablaba de ese técnico competente de evaluar los riesgos a ellos les parece interesante, desde el punto de vista, de que podría dar una mayor seguridad al propio transporte, siempre que se determine bien como se debe de realizar, quien es el técnico competente, cuales son sus funciones, además ponían una evaluación por escrito con lo cual quedaría algo por escrito de esa evaluación. Entiende que es una evaluación ya no solo de la ficha, también de la carga en general que se va a transportar y eso cree que es uno de los principales problemas que se están encontrando con este tipo de cargas a granel.

D<sup>a</sup> Gracia Alburquerque dice que lo que entiende en el Cheshire la carga que iba a bordo seguiría siendo transportada, según CEFIC, en el tipo C porque sería 15-15-15 y no se ha hablado que la reclasificación de ese tipo de carga. Entiende que las fichas en las que se está trabajando desde el CEFIC son para otras concentraciones, otra composición de abonos que no era la que estaba en el Cheshire. Independientemente con la carga del Cheshire para ella la definición que no entraña ni a riesgo lo tipo c no es la más apropiada por las consecuencias del incidente. Le gusta más en el sentido de que en la ficha en la que se dice cambiar el “no entraña riesgo” en vez de “clasificar” porque en realidad en los



criterios que se están clasificando, a lo mejor, tienen que ser revisados porque cargas que van a quedarse sin descomposición del 100% se dice que hay una descomposición total y del 100% de la carga queda una vez que el barco y todo cesa al 46% de la carga a bordo todavía sin descomponer se ha producido una pérdida total del buque y unas consecuencias catastróficas.

D. Jesús Soriano cree que la clave es precisamente eso, el rigor de declaraciones de mercancías del expedidor. Estamos manejando un Código ISMBC con todos los requisitos y si luego la carga que las bodegas tiene un más del 2% de cloruros y en la declaración pone que tiene menos del 2%, pues es un caso de inspección, de aseguramiento de que ahí se está cometiendo una infracción.

D. Gracia Albuquerque pregunta si ese fue el caso del Cheshire, por lo que ella ha visto, no hubo un problema de que se había declarado la carga y luego fue otra. No se ha dicho que fuera por eso. La carga fue cargada bien, los criterios de humedad fueron bien, no se detectaron test de focos de calor, pero se produjo el accidente.

D. Jesús Soriano dice que, dependiendo de la masa de cuarenta mil toneladas, puede darse el caso de que en un espacio determinado en una determinada bodega pueden darse unas condiciones y puede haber una composición diferente al resto.

D<sup>a</sup> Gracia Albuquerque recuerda que en cada bodega estaba declarada la composición de cada carga y todas eran del tipo C y se ha comprobado que en la forma en la que se cargaron en cada bodega correspondía y se propago de una bodega a todas las bodegas la descomposición, se inicio en la bodega 4 y paso a la 1 por todo el barco.

D. Jesús Soriano indica el suceso iniciador fue la presencia de un foco de calor. D<sup>a</sup> Gracia Albuquerque dice que no se ha demostrado que hubiese un foco de calor, además se comprobó.

D. Jesús Soriano dice que la composición del tipo de mercancía que puede solucionar gran parte del problema es ese. Pero lógicamente la totalidad al 100% de todos los casos, hay determinadas partes de una carga que la formulación puede quedarse fuera del patrón, se puede dar el caso. Inciden mucho en evitar la presencia de focos importantes de calor, piensa que por ahí hay mucho que trabajar. También es importante en caso de accidente la forma de intervención, que tipo de lanzas a utilizar, si lo que hacen es un confinamiento, a lo mejor hay determinadas acciones dentro de la intervención que lo quieren es intentar que no entre nada de aire o airear hasta que se consuma depende del escenario.

Para D<sup>a</sup> Gracia Albuquerque esa parte de la intervención es lo que viene reflejado en los códigos de transporte, si no viene reflejado, si no pone que el equipo a bordo tiene que tener obligatoriamente una lanza Víctor pues a lo mejor no lo tienen a bordo. Si en las fichas de intervención no está claro, que unas te dicen abrir escotillas y en otras no, pues en realidad en la intervención como se va a poder aplicar. Por eso es la revisión porque en las prescripciones entiende que son distintas estas en un tipo B que en un tipo C. Donde se tienen que regular las condiciones de transporte, los equipos mínimos a tener y las medidas de urgencia y de intervención es justo en los códigos de transporte.



D. Jesús Soriano su posición es llevar a cabo esta modificación, esta nueva ficha y sobre todo son temas de inspección asegurar que la declaración de un expedidor es veraz y rigurosa, trabajando en esos temas se puede resolver la mayoría de los problemas que se pueden dar, a veces es complicado y entiende que es un tema de inspección.

Para D<sup>a</sup> Silvia García seguro que es un tema de inspección y seguro que la declaración veraz de carga es clave. La verdad es que si la mezcla, la composición que tenía el Cheshire sigue quedando declarada como que no entraña ningún tipo de riesgo da poca confianza sobre la clasificación propuesta. Se sabe que ahí ha habido un problema, no se tiene claro cual ha sido su origen. Según la teoría, que ahora se propone en criterio, no debería de dar problemas cuando en la realidad sí que los ha dado. Es difícil con una pérdida total del barco saber las causas iniciales, pero no se han encontrado causas aparentes más que la propia composición de la carga.

DOCUMENTO CCC 6/5/12. Presentado por Australia y Brasil. La definición enmendada del Grupo A del Código IMSBC que incluye fenómenos que no sean de licuefacción. Dice los grupos de carga que define actualmente el IMSBC y la propuesta de definición es que entraña su riesgo debido a su contenido de humedad que puede afectar a estabilidad del buque.

D<sup>a</sup> Silvia García entiende que la definición que dan no es exactamente la misma que se da en el primer documento de la Secretaría.

D. Javier Castillejo dice que si no es la misma es muy parecida.

D<sup>a</sup> Ana Rodríguez pasa a leer las dos definiciones, en el primer documento la definición es “cargas que debido a su concentración de humedad puede afectar a negativamente la estabilidad del buque incluida la posibilidad de licuarse si se embarcan con un contenido de humedad superior al límite de humedad admisible a efectos de su transporte”. En este documento la definición es “consiste en poseen un peligro según su humedad que puede afectar negativamente la estabilidad del barco”.

Para D<sup>a</sup> Silvia García son parecidas, pero no iguales, la primera incorpora todavía una referencia directa a la licuefacción y la segunda no.

D<sup>a</sup> Úrsula Sánchez- Reseco dice que efectivamente, por eso se quiere corregir la definición porque solamente habla de la licuefacción y sin embargo la otra se refiere a todo lo que puede desencadenar la humedad de la carga y no solamente la licuefacción, también puede influir un corrimiento de la carga como ha comentado antes D. Javier Castillejo.

Para D. Alberto Simal por lo que se ha leído dice la licuefacción no solamente habla de eso, incluye lo general haciendo una referencia específica a la licuefacción, pero no es que lo límite a eso.

D<sup>a</sup> Silvia García la definición que viene en el documento 1 ya es un cambio. Ya es una enmienda que habla, en general, del contenido de humedad que pueda afectar negativamente la estabilidad del buque y luego incide además en la licuefacción. Mientras que en la propuesta que se presenta por Australia y Brasil solamente se habla de que



consiste en cargas que posee un peligro debido a su humedad que puede afectar negativamente a la estabilidad del barco. Es más genérico, pero este caso de licuefacción que antes era prácticamente único del Grupo A ya no lo destaca.

La propuesta de la Secretaría es algo intermedio, que introduce lo nuevo y hace una referencia a lo que había antes, mientras que la propuesta de Australia y Brasil corta por lo sano y elimina todo tipo de referencia a la licuefacción. Hay que ver si nos interesa o no.

D. Javier Castillejo prefiere la versión reducida, la genérica porque incluye todo, pero habría que ver en ese caso en cada carga específica como puede el contenido de humedad afectar a la estabilidad del buque que también es complicado.

Para D<sup>a</sup> Silvia García la primera definición tiene la ventaja de que todo el mundo expresamente estudiaría la licuefacción. Incluye la suficiente referencia a la licuefacción para que en todas las cargas se estudie la licuefacción, pero también a priori habría que estudiar otras cosas.

D. Alberto Simal prefiere la que incluye la licuefacción es algo típico de las reglamentaciones si hay algo destacado el remarcarlo.

Una vez terminados los documentos relativos al Código IMSBC se pasa a los documentos relativos al Código IMDG.

DOCUMENTO CCC 6/6/11. Nota presentada por Alemania. Relativa al transporte de material radioactivo natural, se tratan problemas que se están produciendo en el transporte de material radioactivo natural y se propone facilitar este tipo de transporte mediante una disposición especial nueva dentro del Código IMDG. En el anexo aparece una lista indicativa de origen y destino principales de materia prima del tántalo.

D. Javier Castillejo entiende que sería el Consejo de Seguridad Nuclear quien sería el idóneo para opinar sobre este documento.

D<sup>a</sup> Silvia García indica que el Consejo de Seguridad Nuclear no está de acuerdo con esta propuesta, opinan que esto lo tiene que ver primero la IAEA. Lo que proponen es ampliar el límite de actividad permitido. En principio ellos no lo ven bien, han enviado una nota que a su vez remitirán a la REPER de Londres. En principio no apoyan la propuesta para nada.

DOCUMENTO CCC 6/6/12. Presentado por Alemania. Es para la asignación del 2,4-diclorofenol dentro del índice del Código IMDG, se propone que tenga asignado el número ONU 2923 en el índice del Código IMDG debido a que en las clasificaciones actuales dichas sustancias no solo tiene propiedades tóxicas también corrosivas. En el índice del Código IMDG se menciona el 2,4 de diclorofenol por su nombre y por sus características tóxicas, se le asigna el número ONU 2020: clorofenoles sólidos, clase 6.1. grupo de embalaje envase 3 y en esta entrada se añade también la letra p, como contaminante del mar y no se aborda la corrosividad.





D<sup>a</sup> Silvia García dice que le llama la atención, y está ocurriendo con asiduidad, se hacen los ensayos en relación al CLP y se ve que hay que reclasificar algo y se reclasifica. Lo que le llama la atención es que dicen que se le asigne al número ONU el 2923, entiende que el 2020 y el 2021 deben de ser entradas NOS y también la nueva entrada será un NOS diferente, pero la de responsabilidad de asignar un número ONU es del expedidor. No sabe cómo quieren materializar esta asignación de número ONU, o si lo que pretende simplemente es llamar la atención sobre esta nueva información porque reclasificar como tal no se puede reclasificar.

D. Jesús Soriano dice que el CLP lo clasifica como corrosivo GEI, además de ser tóxico.

D<sup>a</sup> Silvia García recuerda que el ONU 2923 es sólido corrosivo, tóxico NOS, le parece correcto que se asigne este número ONU a esta sustancia si se tiene la información de que es tóxico y corrosivo, lo que no sabe es como Alemania pretende materializar esto. En el índice del Código IMDG si hay una referencia al diclorofenol como tal e imagina que ahora en el índice dirá que se mire el ONU 2923. Desconocía la existencia de está tabla de asignación previa.

D. Javier Castillejo dice que en el índice se le asigna, directamente, el número 2020, y además en la misma entrada se le añade la letra P, contaminante del mar. Lo que dice es que teniendo en cuenta la clasificación armonizada de acuerdo con el CLP y se deberían de considerar las propiedades corrosivas y se le recomienda que se le asigne una entrada de mercancía peligrosa apropiada, por ejemplo, el número ONU 2923 sólido corrosivo.

DOCUMENTO CCC 6/6/13. Presentado por Turquía. Sobre la armonización de la disposición especial relativa al embalaje/envasado B21. En esta nota, en virtud de la instrucción de embalaje/envasado RIC 08, la disposición relativa al envase/envasado B21 se aplica a muchas sustancias incluidas en la lista de mercancías peligrosas del Capítulo 3.3 del Código IMDG. La disposición B21 también se ha incluido en la instrucción de embalaje RIC O5, RICO6 y RICO7. No se han especificado números ONU distintos a los de la RICO8, lo cual ha creado incoherencias entre las instrucciones de embalaje/envasado, por consiguiente, la disposición especial B21 y la instrucción RIC08 no parecen cubrir todos los números ONU, lo cual puede confundir a los usuarios del Código IMDG. La propuesta que hacen, es modificar la parte pertinente en la instrucción RIC08 como se indica en el documento a continuación: aplicar B21 para todas las sustancias a las que es de aplicación el RIC08.

D. Enrique Sánchez dice que las disposiciones especiales no tienen que aplicar a los todos los números los ONU, si se les ha aplicado a esos tres números será por alguna razón. Hay una serie de disposiciones que se aplican a los ONU concretos porque quien ha estudiado ese tema y a los tres que están citados se tienen que aplicar la B21. Habría que mirar si en el ADR también coinciden. Lo que hay que analizar es porque se le aplica a los ONU 1274, 2590 y 3535 si es por una circunstancia técnica específica, entonces está bien así, no tiene por qué aplicársele a todos, si por el contrario es un tema específicamente de protección tendría que presentar una justificación técnica.



D<sup>a</sup> Silvia García informa que el Libro Naranja no hay B21.

A D. Jesús Soriano le parece lógico, solo se aplica a estos números y habrá alguna razón.

D<sup>a</sup> Silvia García cree que la B21 es una variante de lo que en Libro Naranja es la B2, porque de hecho se aplica cada vez que aplicaría para el Libro Naranja la B2 en una traducción libre en inglés sería “para sustancias sólidas en GRG para distintos de metal o platos rígidos el GRG será transportado en unidades de transporte cerradas”. La B21 dice “para sustancias sólidas en RIC que no sea ni plástico rígido, el RIC se transportara en unidades de transportes cerradas y vehículos que deberán de estar previstos de barreras y rígidos de al menos la misma altura que el RIC”, es decir la B21 es una variante de la B2 desarrollada para el transporte marítimo.

Está asignado al 05, 06 y a la 07 sin más y en el Libro Naranja está asignado al 08 sin mencionar a ningún número ONU específico. Lo que deduce es que, aunque el Libro Naranja pone que haya que aplicarlo para todas las sustancias que les afecta las IBC 08, en el ADR y RID se ha considerado que estas sustancias no son lo suficientemente peligrosas como para ponérselo y en el Código IMDG han decidido que una parte si y otra no y que hay tres números ONU que tienen que hacer esta medida adicional y el resto no.

DOCUMENTO CCC 6/6/14. Presentado por Rusia. Se refiere a las cisternas portátiles de Naciones Unidas y las cisternas portátiles de ADR y RID. Proponen que elaboren una aclaración sobre la aplicación de las disposiciones del Código IMDG en lo que respecta a las cisternas portátiles de Naciones Unidas para el transporte multimodal, teniendo en cuenta la situación en las que las autoridades competentes utilizan una doble clasificación de contenedores cisternas que cumplan tanto las prescripciones aplicables a las cisternas de Naciones Unidas como las aplicables a las cisternas de ADR y RID. Este enfoque parece apropiado ya que las prescripciones técnicas para las cisternas portátiles de Naciones Unidas son distintas de las relativas ADR/RID para cisternas del transporte interior.

En opinión de Rusia, dicha clasificación doble y en consecuencia el marcado doble como cisterna portátil de Naciones Unidas y como cisterna ADR/RID son redundantes y pueden dar lugar a decisiones incorrectas por parte del transporte, ya que las prescripciones del Capítulo 6.7. de Código IMDG y las del Capítulo 6.8 del ADR/RID son distintas.

La propuesta de Rusia es que en el caso de cisternas portátiles de Naciones Unidas que cumplen las prescripciones del Capítulo 6.7 del Código IMDG no se requieren una clasificación adicional en relación con el capítulo 6.8 del ADR/RID y por consiguiente sugiere que se introduzcan una aclaración a este respecto.

D<sup>a</sup> Silvia García indica que básicamente lo que proponen es que si cumplen el 6.7 y el 6.8. que solamente se marquen según el Código IMDG.

D. Enrique Sánchez dice eso es lo que entiende. En este tema se podría decir que es un enfoque general lo que se plantea, se tiene en el IMC la parte 7 que corresponde a las cisternas portátiles y la parte 6.8. que corresponde a los requisitos que tiene que cumplir una



cisterna de carretera ya sea un contenedor cisterna o un vehículo cisterna para que pueda ir transportado en barco y además lo fijan para transportes internacionales cortos. Nosotros en el RD145 se ha liberado esas cisternas y nuestras cisternas 6.8 del ADR pasa por el organismo de control, que le entrega un certificado donde se dice que cumple con la IMO 4,6,8 ya no son códigos utilizados, pero que se usan.

En principio, es posible que en otras autoridades competentes estén dando el doble marcado, ya lo ha detectado de una cisterna que se vea a transportar afuera y que lleva un código cisterna y teóricamente tiene que tener su correspondiente cisterna portátil.

Dª Silvia García pregunta si el 6.7 es el que tiene criterios más estrictos.

D. Enrique Sánchez dice que no es así, unos son criterios para el transporte multimodal y por tanto se les exige los ensayos de acuerdo con la ISO 14.96.3.

Dª Silvia García dice la ISO 14.96.3 más altura de apilamiento se exigen a las 6.7, pues en principio serán más estrictos. D. Enrique Sánchez contesta afirmativamente y D. Silvia García comenta que son más exigente son más altura de contenedor.

D. Enrique Sánchez indica que hay que analizar si puede ser el doble marcado, no lo ve ningún problema si cumple los criterios, es decir, el contenedor cisterna cumple la ISO 14 96 3, por otra parte, el contenedor cisterna se ha hecho con una norma (que al final son un código diseño), no lo ve ningún problema porque no donde dice que código de equipos a presión se tiene que aplicar. El conjunto de normas que está en el 6.8 se puede decir que es un código de diseño, por tanto, no ve que no se pueda dar el doble marcado.

D. Javier Castillejo indica que, por lo que entiende, la propuesta de los rusos no es coherente o aceptable, porque ellos lo que dicen es que solo se clasifique de una manera y D. Enrique Sánchez dice que se puede clasificar por las dos sin problema. Aquí en el documento pone que podían adoptarse decisiones incorrectas por las partes de transportes y las precisiones de 6.7 del Código IMDG y el 6.8 del ADR son distintas, entonces esto podría dar a errores.

D. Enrique Sánchez añade que, si las prescripciones técnicas de homologación se cumplen, tanto las del uno como las del otro, no ve inconveniente.

Dª Silvia García recuerda que en el Libro Naranja se acaba de escribir un pasaje admitiendo expresamente el doble marcado de embalaje y envases, esto va en la misma línea, es muy simple, si se cumplen los requisitos puedes poner una marca, si cumplas varios requisitos pones varias marcas.

D. Enrique Sánchez piensa que lo de los envases y embalajes es porque hay veces que se hacen distintos ensayos sobre un mismo modelo tipo, pero con distintos enfoques y se les puede dar distintos marcados. No ve el problema, siempre y cuando se cumplan las condiciones que marca el ADR. Aquí no hay ninguna cosa en contra ni en el ADR ni en el Código IMDG. En el ADR, que sí tiene las dos, no dice que o se ponga el uno o se ponga el otro, se tienen que cumplir todas las condiciones y una de ellas es que sea cisterna terrestre desde el punto de vista de todas las normas de obligado cumplimiento.



Para D<sup>a</sup> Silvia García no necesariamente por cumplir el 6.7 hay que cumplir el 6.8, porque si no se han cumplido las normas de obligado cumplimiento que dice el 6.8 aunque cumplas el 6.7 y a priori, cabría pensar que las cisternas son suficientemente buena o aguanta más el apilamiento, no hay una manera de comprobarlo. El doble marcado sí da una información adicional, porque hay casos cuando la cisterna se puede usar en función de las especificaciones del 6.8 cuando las del 6.7 no permitirá usarlo para el transporte marítimo. Sí ve una utilidad el mantener el doble marcado.

D. Enrique Sánchez está de acuerdo con ello no le ve ningún inconveniente, pero se tiene que cumplir todos los requisitos.

DOCUMENTO CCC 6/6/17. Es una nota presentada por Liberia, ICS, IUMI, BIMCO, ICHCA, P&I CLUBS, IVODGA y WSC. En el documento se aborda el problema de mercancías no declaradas o declaradas de manera incorrecta y presenta una propuesta para llevar a cabo un examen global de las disposiciones marítimas del Código IMDG. Los autores recomiendan que se haga un examen global de las disposiciones especiales marítimas del Código IMDG, según proceda, de la manera y dentro de los plazos que su Comité juzgue conveniente, a fin de contribuir a la prevención de la omisión de la declaración o de la declaración incorrecta de mercancías peligrosas.

D Javier Castillejo comenta que como se ha comentado en varias ocasiones, piensa que es bastante relevante porque uno de los principales problemas que se tiene a la hora del transporte de mercancías peligrosas por vía marítima que es falta o la declaración incorrecta de la mercancía peligrosa en cuestión.

D<sup>a</sup> Silvia García lo que no tiene claro es que esto se vaya a resolver analizando las disposiciones especiales del transporte marítimo. Declaraciones incorrectas se pueden corregir, pero claramente la no declaración no se va a corregir cambiando una declaración especial.

D. Javier Castillejo cree que lo que tratan es de llamar la atención y de ver las posibilidades que hay para incrementar la seguridad, por lo que ve. Es como una llamada de atención a este tema, pero no una propuesta en firme. También habla de que en los plazos que el Subcomité estime conveniente, es más una llamada de atención.

D. Jesús Soriano comenta que con respecto a este tema hay dos infracciones más: no declarar y otra es declarar de forma confusa. Le parece prioritario hay que tener un plan de alcance y consenso.

Según D. Javier Castillejo se puede decir que en vía marítima no declaraciones tienen muchísimas. En la ENSA hay un sistema que lo que hace es correlacionar las entradas y salidas, de entre otras cosas, de mercancías peligrosas en puerto, por ejemplo español, y otro puerto francés. Cuando el barco sale de España o de Francia con mercancía peligrosa y llega a España, por ejemplo, pero no se declara esa mercancía, ellos hacen esa correlación y ven que en determinados casos hay esa falta de correlación, si el barco ha salido de un puerto con mercancía peligrosa a la entrada del siguiente puerto obviamente la mercancía peligrosa la tienen que seguir llevando.



D. Jesús Soriano dice que esa labor se debe hacer conjuntamente con los inspectores de Hacienda.

D. Javier Castillejo dice que eso lo está haciendo EMSA y comunica un montón de deficiencias de que no casan las mercancías.

D. Jesús Soriano recuerda que en el transporte terrestre no es raro que quiten la placa naranja y así no les inspeccionan.

D. Javier Castillejo en el caso de marítimo un barco que lleve mercancías peligrosas a la hora de atraque tiene unas consideraciones diferentes que si es otro tipo de mercancía, y más caro. El tema es relevante y habrá que estar atentos para ver como evoluciona.

DOCUMENTO CCC 6/8/6. Es una nota presentada por la IACS sobre la interpretación unificada de la disposición de los convenios OMI relativo a la seguridad y protección de medio ambiente y en relación a la ventilación de los espacios de los cofferdams y de los tanques de carga y de los buques gaseros.

El tema es la ventilación de los cofferdams adyacentes a las zonas de carga. La IACS considera que la prescripción de ventilación de 8 a 16 renovaciones de aire es demasiado estricta y considera que se debe de examinar para los cofferdams en los tanques de carga e invita al Subcomité a que considere si se requiere una enmienda al Código de Aceros para abordar el tema de ventilación de los espacios de cofferdams en los tanques de carga y si eso se puede abordar mediante una interpretación modificada que defina sobre la definición de instalación permanente.

D<sup>a</sup> Úrsula Sánchez recuerda que el Código de Gaseros exige que haya un sistema de ventilación de 7 a 18. La IACS dice que excesivo porque los cofferdams con las membranas que tienen los tanques de membrana de los gaseros que ya son suficiente. Creen que es una exigencia demasiado alta, que ya tiene bastantes protecciones como para que encima se exija este nivel de renovación del aire. En realidad, en principio, no le tendría que llegar los vapores de la carga. Piden que se modifique porque les parece excesivo.

Con este último documento se terminan los documentos formales. De los documentos informales, ha sido imposible remitir algunos documentos porque son muy voluminosos y no o hay sistema que los soporte. Los documentos que no se han remitido, en general, son documentos de ensayos acreditativos o son documentos de apoyo de algunos documentos ya presentados.

D<sup>a</sup> Silvia García indica que va a enviar los comentarios que hoy se ha hecho en esta reunión a nuestra representación en Londres para que los presente en la reunión de la OMI.

#### **4. Otros documentos**

D<sup>a</sup> Silvia García informa que, aunque no se ha convertido en un documento oficial para esta reunión, España durante los últimos años ha estado haciendo propuestas de modificación de los nombres de los números ONU en castellano. La traducción al castellano



del Código IMDG, ADR, RID e Instrucciones Técnicas para el Transporte Seguro de Mercancías Peligrosas por Vía Aérea y el Libro Naranja que tiene traducción al castellano hecha por los distintos organismos y cada uno ha traducido como ha considerado más conveniente y han puesto nombres que no eran iguales.

Se ha organizado un grupo de trabajo para intentar unificar la lista de nombre que en estos manuales aparecen. Se ha hecho la revisión total de todo, aunque no significa que no pueda quedar algún error. Se han presentado varias enmiendas que recogen las modificaciones. El Libro Naranja, parcialmente, incluye estas enmiendas en la edición 21 y parcialmente va a incluir otras en la edición 22, en función de cuando hemos hecho las propuestas de modificación. Lo que se ha solicitado es que el Código IMDG cojan exactamente la misma lista de nombres y descripciones que aparecen en el Libro Naranja en su edición 21 la vuelquen en la siguiente edición en el Código IMDG y haga lo mismo con la edición 22 y vuelquen en la siguiente edición de Código IMDG.

D<sup>a</sup> Silvia García informa que la siguiente reunión será en marzo y sin más asuntos que tratar, se da por finalizada la reunión, levantando la Presidencia de la sesión a las 12:35 horas.

Madrid, 5 de septiembre de 2019

Silvia García Wolfrum

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

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

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