



## **ACTA DE LA REUNION DE LA SUBCOMISIÓN PARA EL TRANSPORTE DE MERCANCIAS PELIGROSAS POR VÍA MARÍTIMA CELEBRADA EL DIA 11 DE MARZO DE 2021.**

**ASUNTO:** Estudio de los documentos presentados por los diferentes países para la 34ª reunión del Grupo Editorial y Técnico (Código IMDG) que se celebrará los días 15 a 29 marzo de 2021 en Londres.

Debido a la situación sanitaria que se vive en este momento, se ha ofrecido a los convocantes dos posibilidades para poder participar en estas Subcomisiones, 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:

Dª Silvia García Wolfrum, Jefe de Área de la Comisión para la Coordinación del Transporte de Mercancías Peligrosas del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

Dª Ana Rodríguez Gallego, de la Comisión para la Coordinación del Transporte de Mercancías Peligrosas del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

Dª Francisca Rodríguez Guzmán, de la Comisión para la Coordinación del Transporte de Mercancías Peligrosas del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

Dª Ángeles de Marcos de Frutos, de la Comisión para la Coordinación del Transporte de Mercancías Peligrosas del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana

Dª Mª Teresa Hernando Cascajero, de la Comisión para la Coordinación del Transporte de Mercancías Peligrosas del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

D. Francisco Javier Castillejo Reyes, Jefe del Área de Seguridad Marítima de la Dirección General de la Marina Mercante del Ministerio de Transportes, 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<sup>a</sup> Mónica Pérez Martín, del Ministerio de Industria, Comercio y Turismo

D. Javier Gesé Aperte, de Puertos del Estado

D. Luis Vidal, Técnico de Seguridad de Puertos de Galicia

D. Julio Viartola, de ASFARES

D. Arturo García Cobaleda, de AECSE

D. Jesús Soriano Montes, de FEIQUE

D. Enrique Sánchez Mota

D. Antonio Barba, de DGM ESPAÑA, S.L.

En Madrid a las 10:05 horas del día 11 de marzo de 2021, 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 la reunión anterior.

3.- Documentos a tratar en la reunión del Grupo E&T en su 34<sup>a</sup> sesión que tendrá lugar del 15 al 29 de marzo 2021 en Londres.

4.- Otros asuntos.

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.

Recuerda que el año pasado hubo muy pocas reuniones de la OMI, las imprescindibles. La reunión que se va a celebrar en Londres la semana que viene se tendría que haber celebrado el año pasado y agrupa los documentos del Grupo Editorial y Técnico, propiamente dichos, y algunos documentos del CCC7 que se tendrían que haber visto el año pasado, en la reunión de septiembre del 2020. Por esta razón se va a celebrar esta reunión en fecha tan poco habitual.

A continuación, da paso al orden del día:

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

D<sup>a</sup> Silvia García, 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 13 de enero de 2021, y sin objeciones a la misma, queda aprobada.

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

D<sup>a</sup> Silvia García que cede la palabra a D<sup>a</sup> Amelia González Abad, Jefe de Servicio del Área de Seguridad Marítima de la Dirección General de la Marina Mercante, que va a ser la encargada de presentar los documentos. 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:

Documentos CCC7/6/12. Prescripciones sobre la documentación relativa a las mercancías peligrosas excluidas, presentado por varias organizaciones.  
CCC7/6/2. Informe del grupo de trabajo sobre estudio de las disposiciones especiales en el Código IMDG, presentado por Alemania en nombre del grupo.

Presentado de manera conjunta por varias organizaciones. Recoge prescripciones sobre la documentación relativa a las mercancías peligrosas excluidas. Estas organizaciones proponen enmiendas al Código IMDG en relación con las prescripciones sobre la documentación para todas las mercancías peligrosas, incluso las que se suponen que quedarían excluidas

según las disposiciones especiales marítimas. La planificación correcta y la estiba física de mercancías peligrosas en contenedores depende principalmente de que el expedidor presente al transportista una declaración correcta, que debe hacerse antes del embarque y de manera apropiada. De tal manera que el transportista y los trabajadores del buque puedan realizar una manipulación adecuada y segura de las mercancías. Sin embargo, no siempre se facilita al transportista la documentación e información completa y correcta. Plantean que los transportistas tengan dificultades para cumplir los procesos adecuados y prescripciones reglamentarias y las orientaciones elaboradas en el sector sobre la estiba y minimizando los riesgos de accidentes.

El capítulo 5.4. de Código IMDG, es el relativo a la documentación. La disposición 5.4.1.1.1. establece entre otras cosas "si no se dispone otra cosa el expedidor que presente mercancías peligrosas, para su transporte deberá facilitar al transportista la información relativa a dichas mercancías peligrosas, incluida toda la información y documentación adicionales que se especifican en este Código". La disposición 5.4.4.1 establece entre otras cosas, que en ciertos casos pueden exigirse certificados especiales u otros documentos como un certificado que exima a una sustancia, un material o un objeto del cumplimiento del Código IMDG. La combinación de las dos disposiciones mencionadas da lugar a un vacío reglamentario en lo que respecta a las prescripciones sobre la declaración de los expedidores. Los expedidores, se podría decir, aunque no es del todo correcto, mal interpretan que las prescripciones sobre documentación del capítulo 5.4., que se suponen que serían aplicables a todas las mercancías presentes en el Código IMDG, son totalmente inaplicables a las mercancías peligrosas que estuviesen excluidas en virtud de la disposición especial concreta del capítulo 3.3.

Los coautores recomiendan que se introduzcan enmiendas en el Código IMDG, con el fin de que todas las mercancías enumeradas en el capítulo 3.2., incluso aquellas mercancías peligrosas excluidas en virtud de las disposiciones especiales marítimas, estén sujetas a las prescripciones sobre documentación apropiadas. Concretamente los coautores del documento recomiendan que el Código contenga un lenguaje claro y armonizado que exija que toda la documentación pertinente sobre mercancías peligrosas, incluso las mercancías peligrosas excluidas en virtud de las disposiciones especiales marítimas. Cree que una posibilidad sería crear una disposición especial para incluir las obligaciones sobre la documentación de aquellas mercancías peligrosas que, inicialmente, no se verían afectadas por la parte 5.4, al quedar excluidas por una disposición especial. En todo caso, afectaría también al transporte multimodal, de tal manera, que habría que revisarlo en el Libro Naranja.

A D. Jesús Soriano le gustaría hacer varios comentarios sobre este documento, al ser un tema que atañe bastante a la industria. Entiende que el rigor legal una mercancía peligrosa, por definición, es aquella que se ajusta al Reglamento de Transportes de mercancía peligrosa, y que admite el Código IMDG. Puede haber un producto peligroso que no sea mercancía peligrosa, lo dice a efecto de rigor legal. No hay mercancías peligrosas excluidas, hay mercancías a las que no se les aplica el Código IMDG, por tanto, no son mercancías peligrosas.

La conclusión después de revisar los documentos es que lo que proponen es crear una categoría adicional de mercancías, que estarían entre las excluidas, y las incluidas en el Código IMDG y ello supondría una reforma de rango legal que no es sencilla.

La problemática que plantea la identificación de las mercancías, señala el Sr. Soriano, cree que se deben de separar los casos de identificación no reglamentaria o infracciones, respecto de los casos en los que hay una declaración que hace el expedidor en los certificados de arrumazón, y que es correcta. Habrá unos casos en los cuales las identificaciones no serán conformes al Código IMDG, son infracciones, y esos extremos no se van a resolver porque se aumenten el número de campos de información que se exige en el Código IMDG; el Sr. Soriano entiende que no es un problema de información y de documentación adicional, es un problema de incumplimiento y sanción, que no se va a resolver por la vía de un exceso de regulación.

Por otra parte, lo que se ve también es que las exenciones de toda la serie de provisiones especiales "900" tienen unos criterios de diferente grado para excluir del Código IMDG ciertas mercancías. Se citan ejemplos muy concretos, si una sustancia es o no mercancía peligrosa, todo esto se lleva a cabo mediante un proceso de química analítica, que es complejo, que necesita una certificación. No se puede comparar con un criterio de expulsión que sería si saber si una pintura tiene un punto de inflamación inferior o superior a 60°. En algunos casos es correcta la autodeclaración, mientras que en otros es más complejos y requiere certificado.

Cada tipo de mercancía lleva aparejado un rigor y una complejidad técnica de química analítica que es la suya propia, en unos casos es más sencilla y en otros más complicado, de ahí que haya certificaciones que se exigen por un laboratorio acreditado y otras la declaración de que es conforme. Lo que solicitan es que las reformas que se hagan que sean caso a caso, dentro de cada grupo y de cada entrada de número ONU de mercancía peligrosa.

En general, las informaciones reglamentarias que pasan al expedidor para su admisión en puerto, el Sr. Soriano afirma que, generalmente, son correctas, habría que saber las que no lo son. En general, en las operaciones de transportes intermodales a puerto, si un naviero necesita cualquier mínima exigencia de información adicional automáticamente se le facilita. La mayor justificación de ello es que si no se aporta lo que pide un naviero su mercancía no embarca. No obstante, por pedir más información no estarán resolviendo el problema de la existencia en determinados puntos de infracciones o de necesidad de mejora de la seguridad.

Para D. Jesús Soriano el Documento CCC7/6/2 es una conclusión de una formulación de acciones en base al documento CCC7/6/12.

D<sup>a</sup> Silvia García, después de haber leído el texto, comparte con D. Jesús Soriano la visión de que en una disposición especial pone que estas exento si se cumple lo que en ella se dispone, por ejemplo, no pedir nada más ni documentación ni otros requerimientos. Está de acuerdo en que crear una categoría legal intermedia sería confuso, pero viendo lo que proponen que es atacar las exenciones que vienen en las disposiciones especiales exclusivas para vía marítima, en principio, una solución muy fácil sería modificar aquéllas en cuanto propongan una exención indicando que aun así se requiere una documentación. Cree que debe de ser razonable hasta el punto que si esto es una disposición especial marítima, entiende que para otros modos de transporte esta mercancía no estaría exenta y, por tanto, sí habría información sobre su transporte, aunque este exenta para el transporte marítimo, pero no para carretera, por ejemplo. Es verdad que estas mercancías se consideran no exentas para otros modos de transporte, por tener una cierta peligrosidad residual que puede motivar que en la estiba del buque se pudiera tener en consideración. Lo que se ha indicado de crear una categoría legal diferente o hacer una interpretación de que, aunque se esté exento se tiene que cumplir la normativa sería muy confusa.

Documento CCC 7/6/4, sobre clasificación y transporte del carbón vegetal, presentado por Alemania. Informal 4 anexo a este documento.

D. Javier Gesé quería preguntar a Amelia González que ha creído entender algo relacionado con la temperatura de autoignición y del tiempo, pero el gráfico que se mostraba tenía relación con el volumen. No sabe si hay otros datos, o si hay algo que relacione con el tiempo de transporte o no tiene nada que ver, no sabe si hay más información al respecto.

D<sup>a</sup> Amelia González contesta que el informe lo que viene a decir es que a mayor tiempo en el interior del buque mayor posibilidad de que se produzca la autoignición.

D<sup>a</sup> Silvia García cree que es el documento Informal 4 donde se justifican más esos hechos. Está claro que el ensayo que existe de medida de la autoignición consiste en colocar una masa de lo que se va a ensayar dentro de una cubeta y se le da calor y si en un tiempo determinado provoca una ignición se considera que hay autoignición. Pero claramente en algún lugar hay que poner el límite de tiempo. En los ensayos que se han hecho en los laboratorios suele ser un tiempo muy inferior al de tres meses, tiempo que puede estar embarcada una mercancía. Lo que significa no que no cumpla este ensayo, significa que en las condiciones de ensayo no se produzca autoignición, pero ante otra cantidad de volumen que tenga una homogeneidad reducida o -al revés- que tenga mucha heterogeneidad, además, en algunas zonas se pueden compactar más unos materiales que en otras y con un tiempo mucho mayor; puede que este ensayo no sea tan significativo, como quisiéramos todos que fuera.

Documento CCC/7/6/1, sobre el papel de las Reglas de Rotterdam en la seguridad en los buques. Presentado por el Comité Marítimo Internacional (CMI).

D. Javier Gesé pregunta por las reglas de Rotterdam y si existen muchos países que no las han ratificado. Pregunta la manera en que se ha intentado que se apliquen para mejorar la seguridad, entre otras cosas. España las ha ratificado, pero no sabe si es correcto.

D. Francisco Javier Castillejo indica que las Reglas de Rotterdam están firmadas por 26 países, pero solamente las han ratificado cinco países. Para que entren en vigor tienen que estar ratificadas por veinte países, al menos. España fue el primero en ratificarlas, pero no están, todavía, ratificadas por un número de países suficiente como para entrar en vigor. Lo que instan en el documento es que se ratifiquen para la mejora de la seguridad en el transporte marítimo.

#### **4. Otros asuntos**

D<sup>a</sup> Silvia García agradece a todos, su participación en la Subcomisión a través de este formato online y, en particular, agradece a D. Javier Castillejo y a D<sup>a</sup> Amelia González de la Dirección General de Marina Mercante el estudio y la presentación de los documentos. La próxima reunión, si todo va bien se celebrará en septiembre. También quiere recordar que en la última quincena de junio se celebrará la reunión del Libro Naranja; y sin más asuntos que tratar, se da por finalizada la reunión, levantando la Presidencia de la sesión a las 11:15 horas.

Madrid, 11 de marzo de 2021

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.