



## **ACTA DE LA REUNION DE LAS SUBCOMISIONES PARA EL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS PELIGROSAS POR VÍA MARÍTIMA CELEBRADA EL DIA 29 DE MARZO 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 Londres del 1 al 5 de abril.

### **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. Javier Gesé Aperte, del Ministerio de Fomento

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

D<sup>a</sup> Victoria Aceña Moreno, del Consejo de Seguridad Nuclear

D. José Cristian Castaño Fernández, de CCOO

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

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

D. Jesús Soriano Montes, de FEIQUÉ

En Madrid a las 10:05 horas del día 29 de Marzo 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:

“Por la presente se le convoca a la reunión que mantendrá la Subcomisión de Transportes de Mercancías Peligrosas por Vía Marítima el día y hora abajo indicados.

El Orden del Día definitivo es el siguiente:

- 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 Editorial y Técnico de la OMI que se va a celebrar en Londres del 1 al 5 de abril de 2019.
- 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 5 de septiembre de 2018 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 en Londres del 1 al 5 de abril de 2019.**

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 de la reunión de la OMI que se celebrará la siguiente semana por el Grupo Editorial y Técnico centrada en el Código IMDG; el objeto de esta reunión es la armonización con el Libro Naranja. Ya se ha publicado la edición 20, y se están consolidando las enmiendas correspondientes a la edición 21 (todos los modos de



transporte están trabajando para incorporarlo en sus propias reglamentaciones) para que en la publicación del Código IMDG del 2021 estén ya incorporadas.

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.

D. Javier Castellón comienza su intervención diciendo que para esta reunión se han presentado pocos documentos, de modo que los presentará 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:

DOCUMENTO E&T 31/2/4 Presentado por ICHCA. Se proponen diferentes modificaciones a las enmiendas y se sugiere a nivel general que se definan los siguientes términos: accesible, riesgo y peligro.

D<sup>a</sup> Silvia García cree interesante profundizar más en la distinción entre riesgo y peligro, tal y como se indica en la última línea del documento. Ha habido una enmienda a la totalidad del Libro Naranja para que estos términos se utilicen correctamente según el caso, porque se usaban estas palabras de una manera ambivalente (sobre todo en el medio aéreo). Sin embargo, llama la atención de que hay partes del Código IMDG que no provienen del Libro Naranja; en estos sitios también se utilizan las palabras riesgo y peligro, por lo que habría que hacer una revisión de estos términos. Este problema también se ha planteado en el ADR y en el RID. Si se consiguiera una definición adecuada de estos dos términos sería muy positivo porque muchas veces la diferencia es un matiz.

Este problema no existe en las Instrucciones Técnicas para el Transporte Seguro de Mercancías Peligrosas por Vía Aérea, ya que en las enmiendas del Libro Naranja han seguido la lógica proveniente de las Instrucciones Técnicas, y la han mantenido a lo largo de todo el texto.

La Sra. García trae a colación un comentario sobre la LP904 donde parece que hay un problema en las versiones inglesa y francesa donde dice por un lado que el embalaje debe contener una sola pila y por otro que puede contener una pila embalada individualmente (se trata de cosas distintas: se pueden embalar 5 pilas individualmente y ponerlas juntas o embalar una sola pila). Este tema ya se ha tratado en la reunión del Libro Naranja y, en principio, en la reunión de diciembre debería de quedar resuelto. Debe de estar contenido en las enmiendas que vienen del Libro Naranja o en una versión en inglés o en la versión francés. En este momento no recuerda cuál de las dos versiones se enmendó aunque se inclina por la versión francesa.

D. Javier Castillejo pregunta si los términos riesgo y peligro, en los diferentes códigos de los diferentes medios de transportes, son diferentes.

D<sup>a</sup> Silvia García contesta que no. El Libro Naranja ha homogeneizado el uso de los términos riesgo y peligro para que estén igual en todos los medios de transporte, si bien no



ha incluido una definición de los términos. Sin embargo hay diferencias en la parte no común de los diferentes códigos. Básicamente se considera que el riesgo es algo potencial, no intrínseco a la materia o a la sustancia, mientras que el peligro es intrínseco o inherente a la materia. Un ejemplo puede ser la batería de litio que, en principio no entraña tiene ningún peligro, sin embargo, si se daña conllevaría un riesgo.

D<sup>a</sup> Gracia Albuquerque pregunta si en el Libro Naranja no están definidos estos términos.

D<sup>a</sup> Silvia García contesta que no. Es un trabajo que hay que hacer, es más, en un documento que se ha presentado para esta reunión relativo a las enmiendas del Libro Naranja, se pide que se cambie riesgo por peligro.

El problema es que ya hay muchas normas que ya están escritas y que tienen una definición que influye en la normativa de mercancías peligrosas.

D. Jesús Soriano comenta que alguien que esté acostumbrado a manejarse con una normativa de accidentes graves de riesgo químico o nuclear, si compara esos términos con la definición de AESA verá que no tiene nada que ver. Por ello considera que hace una definición clara.

D<sup>a</sup> Silvia García dice que habría que hablar de peligro químico o peligro nuclear. Sin embargo, en la propia normativa nacional tampoco está muy clara la diferencia.

Añade D<sup>a</sup> Victoria Aceña que en el ámbito nuclear se habla de riesgo nuclear, no de peligro.

D<sup>a</sup> Silvia dice no hay que olvidar que cada país tiene su propia normativa. Incluso comenta que en el ámbito angloparlante no se han puesto de acuerdo sobre si hazard y danger es lo mismo. Para los no angloparlantes "hazard" podría ser un sinónimo de "danger", sin embargo, para ellos (angloparlantes) tiene un matiz.

En Estados Unidos en la normativa de transporte de mercancías peligrosas se habla de "hazard", con un matiz que son incapaces de explicar.

DOCUMENTO E&T 31/3. Presentado por la Secretaría. Incorpora todas las enmiendas que ha habido entre la edición 20<sup>a</sup> y la edición 21<sup>a</sup> en la versión del Libro Naranja. La Comisión redactará un documento con comentarios que enviará a la REPER con los "errores" o "incongruencias" observados tras la lectura y comprobación de las enmiendas que constan en el documento presentado por la Secretaría.

DOCUMENTO E&T 31/3/2. Presentado por China. Son comentarios a enmiendas presentadas a la disposición especial 76. Alemania y la República de Corea presentaron propuestas para eliminar la SP76 y modificar las entradas correspondientes. Las ocho entradas que constan en el documento son productos químicos exportados por China quien considera que su prohibición dañaría enormemente la industria química y, lógicamente, su economía.



D<sup>a</sup> Silvia García informa que D. Jesús Soriano de FEIQUE le ha enviado comentarios sobre este documento. En el Libro Naranja la disposición especial 76 se suprimió hace mucho tiempo, sin embargo, permanece en el Código IMDG. Ahora se ha propuesto su eliminación. La disposición especial 76 indica que el transporte de determinados productos está prohibido salvo el permiso especial de la autoridad competente del país en cuestión. Por ello, si se elimina esta disposición especial, y no se dice nada más, se entenderá que el transporte no estaría prohibido. Para el transporte por carretera y ferrocarril existe esta prohibición (los UN 2249 y 3255 están prohibidos transportarlos). Desconociendo qué productos son, la lógica indica que si el transporte de un producto está prohibido, tanto en carretera como en ferrocarril, también debería estarlo para el transporte marítimo ya que el transporte en este modo de transporte es mucho más delicado que en el transporte por carretera. Lo que no le parece muy razonable es ponerle unos códigos y categorías de estiba de modo que podría transportarse libremente; Entiende por tanto que este punto habría que reflexionar un poco más profundamente.

D. Jesús Soriano dice que lo que China pretende es que no exista una imposibilidad absoluta del transporte de estas sustancias entre regiones (países).

D<sup>a</sup> Silvia García no considera razonable que, si tiene que pedirse un permiso especial para el transporte por carretera, no lo necesites para el transporte marítimo. Al menos debería informarse de que se va a transportar. Tiene que haber un camino intermedio. Reconoce desconocer qué tipo de sustancias químicas son.

D. Jesús Soriano interviene para indicar que se trata de sustancias que no están enumeradas en otras partes. Menciona que actualmente existe un permanente impulso de creación de nuevas sustancias por lo que hay que tener cuidado porque a lo mejor se está prohibiendo un producto que es el resultado de un desarrollo innovador. En el documento dice que, entre las sustancias enumeradas, hay una sustancia que se importa bastante (la resina). Recuerda que el Comité de CCC ya consideró y decidió que habría que quitar la SP76 y sugirió la apertura de un proceso para decidir, en cada una de las sustancias, que requerimientos de estiba eran necesarios. Reconoce no entender muy bien por qué en el documento presentado por China, tanto para el NU 2249 como el 3255, se propone la categoría de estiba D sin embargo, para el resto, no se dice nada. Por ello considera que, salvo este último dato, ve razonable la propuesta de China.

D<sup>a</sup> Silvia García pregunta cómo se transportarían entonces los NU 2249 y 3255 (que son los que China indica que son los que más transportan).

D<sup>a</sup> Jesús Soriano dice que cuando el transporte llega a España desde China, como no se puede transportar por carretera, habría que pedir un permiso especial a la autoridad para que le permitiera su transporte.

D<sup>a</sup> Gracia Albuquerque dice que lo que la preocupa es que un transporte de mercancías que precisan un permiso especial de este tipo lo sea a partir de ahora en portacontenedores (recuerda la gran cantidad de accidentes que existen actualmente con los contenedores en tránsito). A su juicio se está pasando de un extremo a otro, lo cual puede generar peligros durante el transporte.



Para D<sup>a</sup> Silvia García considera que habría que organizar este tipo de transporte de manera que estas mercancías no fueran tan fácilmente transportables. Añade que tampoco le parece una buena solución impedir el transporte mundial de estas mercancías.

D. Jesús Soriano está de acuerdo; además considera que, prohibir este tipo de transporte, daría lugar a muchos problemas.

D<sup>a</sup> Silvia García indica que, en el caso de que se prohibiera este tipo de transporte en el Código IMDG (quitándole la DP 76 y no incluyéndolo en ninguna categoría de transporte), podría darse un permiso especial de modo que se quedaría como está actualmente. Reconoce que ese permiso especial costaría un poco más conseguirlo ya que el propio Código IMDG no lo contemplaría, pero sería una forma de no prohibir el transporte. Indica nuevamente que desconoce de qué tipo de sustancias se está tratando. Por todo ello es partidaria de hacer un análisis de cada sustancia y ver cuáles son las condiciones que le pueden aceptar y con ello, hacer una propuesta sustancia a sustancia.

D. Jesús Soriano está de acuerdo y vuelve a indicar que, a su modo de ver, la propuesta China está incompleta.

D<sup>a</sup> Silvia García interviene para indicar es que lo mejor será enviar a la REPER en Londres un compendio de dudas razonables sobre este documento para que lo planteen en la reunión.

#### **Punto 4.- Otros Asuntos**

D. Javier Castillejo pregunta por el estado de la modificación del RD 145/1989. D. Javier Gesé informa que la modificación del RD 145/1989 les está costando más de lo que pensaban en tiempo porque han tenido varios cambios (algunos recientes) en el organigrama de Puertos del Estado. En lo referente al Capítulo 6, dedicado a los procedimientos en emergencias, se está trabajando intensamente junto con Dirección General de Marina Mercante; considera el Sr. Gesé que todo ello está obsoleto pues no hay que olvidar que el Real Decreto es del año 1989 (anterior a la nueva Ley de Puertos), y que por razones que desconoce, cuando se han hecho las leyes de Puertos, esta parte no se ha modificado. En este sentido hay voces que mantienen que esta parte continúa vigente. Se trata de un tema muy delicado (intervención en emergencias) y considera que no se puede estar pendiente de interpretaciones varias. Es un tema que debe estar muy definido. Informa también que el año pasado se firmó un protocolo inicial para concretar estos puntos. Si llegara a disponer de un Protocolo de funcionamiento aceptado por todos ya se podría empezar a trabajar. Se va a contratar alguna asistencia técnica para la elaboración de un primer borrador.

D. Javier Castillejo pregunta si ya tienen la asistencia técnica. D. Javier Gesé contesta que ahora disponen de una asistencia técnica para todo lo relacionado con el Protocolo pero necesitarán otra asistencia técnica específica para el desarrollo del Real Decreto 145/1989. Está pendiente de sacar a concurso público.



D<sup>a</sup> Silvia García pregunta si han planteado la modificación de capítulos o si lo que se pretende es modificarlo completamente. Es decir, que si el planteamiento es ir publicando las modificaciones que se vayan haciendo.

D. Javier Gesé indica que el RD 145/1989 tiene que ser actualizado completamente. Sin embargo, reconoce que una parte necesitará una actualización más técnica que, considera, no planteará muchos problemas, mientras que la parte relativa a procedimientos será más compleja. En este último punto es en el que se está trabajando en estos momentos. En general se trata de revisar y actualizar el Real Decreto. Entiende que se tratará de un nuevo Real Decreto que sustituirá al antiguo. Para la próxima reunión intentara traer algo sobre lo que se está trabajando.

D<sup>a</sup> Silvia García recuerda que el sector está muy interesado en la modificación de este Real Decreto.

D. Jesús Soriano quiere hacer una reflexión desde la industria química que quiere compartir con las personas que de una manera u otra forman parte del mundo marítimo. Se trata de la creciente preocupación por la utilización de los equipos de transporte “flexitank”. El flexitank es una fórmula que durante los últimos años está sufriendo un incremento exponencial en su utilización y hay bastantes tentativas de utilizarlo en el transporte de mercancías peligrosas. Este tipo de equipo de transporte está prohibido para el transporte de mercancías peligrosas. Por otro lado, no se tienen patrones claros de su calidad; lo único que se sabe es que está hecho de polietileno o polipropileno, que tiene una válvula, un suelo, unos listones que se ponen en el lado frontal para facilitar la carga y descarga, pero se desconoce la calidad tecnológica de la envolvente de todo ese conjunto de equipos. Este tipo de equipo de transporte se ha utilizado para el transporte de mercancías que son alimentarias, y explica que hay algunas mercancías, que no son peligrosas como algún producto químico, que si que se transportan o se pueden transportar en flexitank. Se trata de un tema preocupante sobre todo cuando se conoce que hay personas que están haciendo ese tipo de prácticas. En España no hay casos conocidos de que haya habido transporte y llegadas de flexitank con mercancías peligrosas. A nivel europeo también este tema preocupa bastante, de hecho hay una guía de CEFIC sobre su utilización.

D. Javier Castillejo reconoce que tuvo conocimiento de la preocupación de FEIQUE sobre este tema a través de D<sup>a</sup> Silvia García. Por lo visto, el transporte se inicia en Corea, de modo que, mientras que no se trate de barcos que entren en puertos españoles o se trate de barcos con bandera española, no podrán hacer nada (salvo avisar a nuestros representantes de la OMI para que se pongan en contacto con las autoridades coreanas que son las que tendrían competencia para eso).

D. Jesús Soriano comenta que este tipo de transportes ya ha llegado a diversos puertos de Centroamérica, Méjico y a algún país de África, pero que no tiene noticia que hayan llegado a puertos europeos.

D<sup>a</sup> Silvia García comenta que los que utilizan el “flexitank” saben perfectamente lo que hacen por lo que lo mandan a países donde no van a tener problemas; en el caso de que lo enviaran a países de integran la Unión Europea se les impondría una multa importante.



D. Jesús Soriano tiene la sospecha que a través de Méjico entra en Estados Unidos. Incluso sospecha que puede utilicen el transporte por la carretera.

Por otro lado, D. Jesús Soriano quiere mencionar una estrategia que se está extendiendo con respecto al BREXIT. Se trata de evitar el colapso que pueda darse en Calais transportando desde puertos españoles (como Bilbao o Santander) para darles tiempo a tramitar todo el tema de aduanas. Considera que las mercancías van a llegar con toda seguridad. En general se comenta la falta de conocimiento sobre las consecuencias del BREXIT.

D<sup>a</sup> Silvia García informa que la siguiente reunión será el 4 de septiembre y sin más asuntos que tratar, se da por finalizada la reunión, levantando la Presidencia de la sesión a las 11:25 horas.

Madrid, 29 de Marzo 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 Ferrocarril

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