MINISTERIO
DE FOMENTO

SECRETARÍ GENERAL
DE TRANSPORTES

DIVISIÓN DE PROSPECTIVA
Y TECNOLOGIA DEL
TRANSPORTE

COMISION Y COORDINACIÓN
DEL TRANSPORTE DE
MERCANCÍAS PELIGROSAS

ACTA DE LA REUNIÓN DE 23 DE ABRIL DE 2014 DE LA SUBCOMISIÓN PARA LA COORDINACIÓN DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS PELIGROSAS POR VÍA MARITIMA

Presidente:

Dª Silvia García Wolfrum, Jefa de Área de la Comisión de Coordinación del Transporte de Mercancías Peligrosas del Ministerio de Fomento.

Asisten:
Dª Francisca Rodríguez Guzmán, de la Comisión de Coordinación de Transportes de Mercancías Peligrosas

D. Manuel Carlés, del Ministerio de Fomento

D. Francisco Javier Castillejo Reyes, del Ministerio de Fomento

Dª Celia Tamarit de Castro, de Puertos del Estado.

Dª Pilar Mendoza Hernández, de Puertos del Estado.

Dª Pilar López Fernando, del Ministerio del Interior.

D. Jesús Soriano Montes, de FEIQUE

D. Marta Mira Pueo, de ANESCO

D. Enrique Sánchez Mota, de BEQUINOR

Secretaria:

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

En Madrid, a las 10:00 horas del día 23 de Abril de 2014, en el Sala de Proyecciones (Edificio A, 1ª Planta) del Ministerio de Fomento, tiene lugar la reunión de la Subcomisión del Transporte de Mercancías Peligrosas por Vía Marítima, bajo la presidencia de Dª Silvia García Wolfrum, con la asistencia de las personas que se relacionan al margen.

PUNTO 1.- APROBACIÓN DEL ORDEN DEL DÍA.

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

PUNTO 2.- APROBACIÓN DEL ACTA ANTERIOR.

Leída el Acta de la reunión anterior de la Subcomisión del Transporte de Mercancías Peligrosas por Vía Marítima celebrada el día 11 de Septiembre de 2013 se pregunta a los asistentes si tienen alguna objeción a la misma y, no habiéndose hecho objeciones por parte de los asistentes, queda aprobada el acta.

PASEO DE LA CASTELLANA, 67
28071 MADRID

PUNTO 3.- DOCUMENTOS QUE SE ESTUDIARÁN EN EL GRUPO EDITORIAL Y TÉCNICO DE LA OMI. A CELEBRAR DEL 29 DE ABRIL AL 2 DE MAYO DE 2014

Dª Silvia García comienza diciendo que en este punto se van a revisar los documentos que se van a estudiar en la reunión del Grupo Editorial y Técnico de la OMI, que se va a celebrar del 29 de abril al 2 de mayo de este año en Londres. Los comentarios que van a hacer de los documentos se van a trasladar a la Representación Permanente de España ante la OMI para que los expongan, ya que no va a asistir nadie de esta Subcomisión a la reunión.

Los documentos se van a ir viendo de uno en uno, comenzando por una breve presentación para después hacer los comentarios que los asistentes estimen oportunos. Cede la palabra a Dª Francisca Rodriguez que va a ser la persona encargada de la presentación de los documentos.

Dª Francisca Rodriguez dice que antes de empezar con los documentos quería comentar que en este Grupo Editorial y Técnico principalmente se van a ver documentos que están prácticamente terminados, vuelven a este Grupo porque se les han solicitado algunas puntualizaciones, algún tipo de prueba, ensayo o el cambio en la denominación de la carga. Son documentos que a lo largo de bienio se han ido estudiando en las dos sesiones del Subcomité de la OMI que estudia el transporte de mercancías peligrosas.

Los documentos de los que se hicieron comentarios fueron los siguientes:

DOCUMENTO 21/2 Presentado por Estados Unidos, Alemania y BIMCO. Propone un sistema de listado con anotaciones para identificar las materias potencialmente peligrosas a granel (PPG). Para entender este documento hay que remitirse a una modificación en el Código ISMBC, que entrará en vigor en el 2015, en su Sección 9 trata de las materias que tienen riesgos de naturaleza química, y en el punto 9.2.3 habla de las materias potencialmente peligrosas solo a granel . En este momento éstas se definen como aquellas materias que no están clasificadas como materias peligrosas, en virtud del Código IMDG, pero que son peligrosas cuando se transportan a granel.

D. Francisca Rodriguez continúa con la exposición del contenido del documento, diciendo que después de hacer la clasificación de las materias PPG proponen que éstas vayan acompañadas de un código de letras que nos dice más características de la sustancia.

Hay dos propuestas. La primera es que a esta clase de sustancias se les denomine por una letra, o o con un número romano.

Para Dª Silvia García la propuesta de las letras le parece menos confusa. Y propondría hacer un pequeño cambio ellos ponen como corrosivos “CR”, mientras que en el ADR corrosivos es “C”, y en el documento “C” se corresponde con sólido combustible. Intentaría que se cambie para estar lo más cerca posible al resto de código de mercancías peligrosas.

Otro tema que quería dejar claro es que sean las mismas letras en todos los idiomas.

DOCUMENTO 21/5/9. Presentado por Suecia. Habla de una nueva ficha para transportar los desperdicios de vidrio a granel, como tipo C. Cuando se estudiaron estas fichas no se sabía si esta carga tenía posibilidad de que se licuara o no, y se pidió a Suecia que estableciera en la parte de precauciones una serie de indicaciones para evitar aquellas lesiones que se pudieran causar con los bordes cortantes del propio material. Este producto se forma con el vidrio de masa reciclado con botellas y con jarras y se utiliza para la producción de vidrio, lana de vidrio, espuma de vidrio y en menor medida se utiliza en algún sector de la cerámica.

Lo que ha hecho Suecia ha sido estudiar de nuevo esta ficha aplicando los nuevos criterios del PPG, dice que no se ha probado ningún riesgo químico, adjuntando las fichas de seguridad, las pruebas de licuefacción que ha hecho un laboratorio que estudia el vidrio, donde se dice que no existe posibilidad de licuefacción de la carga.

D. Manuel Carlés quiere decir que hay expedidores nacionales que están transportando esta sustancia y que la Dirección General de Marina Mercante está apoyando la propuesta de Suecia y tienen interés por que salga adelante, es decir apoya esta propuesta.

Al principio pusieron unas restricciones con el tema de seguridad laboral, con la protección de indumentaria, protección física de los trabajadores. Quieren que esta propuesta siga adelante porque así lo solicitan los expedidores nacionales.

Dª Silvia García da la gracias a Dª Francisca Rodriguez por la exposición tan detallada de los documentos que se van a presentar en la reunión y lamenta los pocos comentarios recibidos a los mismos. Piensa que se debería de trabajar más en colaboración con la industria de nuestro país porque tiene la seguridad de que si conocieran el contenido de estos documentos más de uno les interesaría y podría dar su opinión sobre los mismos.

PUNTO 4.- FORMACIÓN

Dª Silvia García empieza este punto haciendo referencia a una reunión mantenida con el Ente Público de Puertos del Estado en donde uno de los temas de los que se hablo fue el tema de la formación.

En España hay dos tipos de formación regulada. Una es para el personal que va a bordo y la segunda es para el personal operador de muelle, pero en el Código IMDG vienen definidas funciones y formaciones que deberían tener distintos actores que intervienen en todo el proceso del transporte : clasificar, arrumar, marcar, etiquetar, rotular, es decir, contempla todo el proceso del transporte.

La intención de este punto es abrir un poco el debate para saber las posibilidades y necesidades que desde la Subcomisión, en el tema de la formación y con respecto a estos puntos del Código IMDG se pueden aportar. Pide a los presentes que si tienen alguna aportación que hacer.

D. Antonio Barba dice ya es conocida su postura con respecto a este tema, solicita que se regulen legalmente todas las funciones de tierra ya mencionadas que se llevan a cabo en el puerto con las mercancías peligrosas. En la regulación deben de aparecer las exigencias para dar estos cursos, sus contenidos mínimos, duración, regulación de instructores y un esquema similar al ya existente para el transporte de mercancías peligrosas por vía aérea.

Por su experiencia, en el día a día, el transporte marítimo de mercancías peligrosas es masivo, al contrario que en el aéreo, y cree que estaría más justificada que existiera una formación regulada en este ámbito del transporte.

Dª Silvia García comenta que todo el mundo es consciente del paralelismo con respecto al transporte aéreo. Pero no hay que olvidar la existencia de AESA en el transporte por vía aérea. No es el caso del transporte por vía marítima al no haber ninguna autoridad claramente competente en los procesos que se realizan lejos del puerto y del barco, este es el origen de la situación en que nos encontramos.

Todos estamos de acuerdo en la necesidad de regular y estructurar esta formación y la obtención de titulación oficial. Pero lo que no está muy claro es el mecanismo para hacerlo. Y sería de gran ayuda que los asistentes hicieran proposiciones concretas con respecto a este tema.

D. Antonio Barba dice que tiene contactos con internacionales en el sector y va a preguntarles sobre el tema. Le consta que hay países que lo tienen regulado, pero no es la tónica general. Intentará recabar información en otros países para ver como lo tienen regulado.

Dª Silvia García le da las gracias por su interés y añade que también va a solicitar información a otros países de este tema. Desconoce si en los demás países existe el Ente Público de Puertos del Estado y la Dirección General de Marina Mercante, que son los que en nuestro país aglutinan todo lo relacionado con el transporte de estas mercancías en nuestro país.

Don Enrique Sánchez Mota, expone que en el transporte por vía marítima cree que existen dos tipos de formación dentro de la estructura del IMDG: una parte que está recogido dentro del Real Decreto 145/1998, por el que se aprueba el Reglamento de admisión, manipulación y almacenamiento de mercancías peligrosas en los puertos, y también existe una Resolución donde se establece el contenido de los cursos que reciben los operadores en las terminales. Hay una serie Asociaciones y entidades que están autorizadas a dar estos cursos y se están dando de acuerdo con el programa que está recogido en la normativa. Pero hay otra parte del IMDG, que es la parte inicial para las personas que están en tierra que es equivalente al que establece el ADR y el resto de los reglamentos en relación con la sensibilización, todo el tema de operaciones, de las funciones que son responsables la parte de seguridad y esto es lo que no está ni definido ni siquiera las horas mínimas de esa formación. Hay una referencia en el RID, en el que si se recoge pero también para el personal de operación y establece un mínimo de dieciséis horas sobre el transporte de mercancías peligrosas independiente de lo que después tengan que estudiar. Continúa diciendo que hay una diferencia importante los distintos modos de transportes en lo referente a la formación.

Lo que propone son dos aspectos. El primero iría dirigido a las personas de tierra, que al ser modos de transporte van a coincidir en parte de los contenidos, que es lo definido en el ADR que en un 80% es coincidente con el RID y también tiene muchas coincidencias con el IMDG y las Instrucciones Técnicas, en estas se establece la formación de las personas que van a expedir, categoría 1 y 2, y luego la categoría 6 para la aceptación, para el transporte. Pero existe un problema grave que es la detección en el transporte de los aceptadores para que no incluyan una mercancía peligrosa no declarada, este es uno de los enfoques que normalmente se da en la formación, son empresas que no transportan normalmente mercancías peligrosas, pero que si tienen cursos para detectar esta mercancía que puede llegar al embarque sin declarar y así poder impedir su embarque.

Lo que habría que hacer sería intentar definir exactamente el contenido de la formación que sea uniforme para todos los medios, definir su contenido y diferenciar la parte de formación específica de cada medio.

Dª Silvia García quiere comentar que en el Código IMDG el contenido de la formación viene totalmente especificado, pero con carácter de recomendación, también es verdad que la recomendación se ha llevado la obligatoriedad en muchos países. Hay cierta expectación para que en España exista esta formación y a su parecer es razonable, una manera de prevenir accidentes en el transporte de mercancías peligrosas es que todas las personas que intervengan en el proceso tengan formación. Tienen cierto tipo de formación porque las necesitan para el transporte de estas materias en carreteras o ferrocarril, que es por donde les llega las mercancías que ya están clasificadas, arrumadas, marcadas, etiquetadas y rotuladas perfectamente para carretera o ferrocarril.

D. Antonio Barba quiere insistir en que se establezca un compromiso de que se va a estudiar todos los aspectos mencionados de formación, más que entrar en contenidos y en cuestiones que coincide con ellas (programaciones, horas y demás). Desde esta Subcomisión tiene que salir el compromiso de dar un paso adelante para definir un grupo de trabajo o identificación de que entidad seria la responsable para empezar a hablar de este asunto. Que es primer objetivo importante que hay que fijar.

Dª Silvia García contesta que si se ha incluido este punto del día en la Subcomisión es porque existe un interés en que se resuelva y seguir esta vía. Añade que todo esto no tiene ningún sentido sino va acompañado de un organismo responsable que además pueda realizar algún tipo de inspección para comprobar que la formación se atiene al programa, que durante las horas marcadas se están trabajando en los programas establecidos, etc. Continúa diciendo que todo lo que se está diciendo aquí es necesario y que hay que dar un paso hacia delante todos los presentes lo tenemos claro, la cuestión es cómo hacerlo. Si se cree conveniente crear un grupo de trabajo a tal efecto y que a través del correo electrónico o de reuniones ocasionales puedan trabajar en ello o se pueda hacer en el seno de esta Subcomisión

Dª Celia Tamarit piensa que este asunto excede las competencias de esta Subcomisión, y que esa es la cuestión, por mucho que se quiera hacer y aunque en esta reunión hay muchos profesionales que conocen muy bien este tema, hay otros sectores que pueden aportar ideas e información. Uno de los problemas fundamentales es que la Administración representada en esta reunión no conocemos todos sectores que puedan están involucrados en este tema

Piensa que la proposición de D. Enrique Sánchez tiene mucho sentido que se haga un enfoque homogéneo de toda la formación que se da en esta materia en el seno del Ministerio de Fomento que es el que engloba a todos los medios de transporte. Es probable que este tema pudiera encajarse, dice Dª Celia Tamarit, dentro de la unidad logística del Ministerio.

Dª Silvia García ve claramente este tema puede exceder a la Subcomisión porque de lo que se trataría sería de generar un texto legal, un real decreto que tendría que elaborarse dentro de este Ministerio y que daría como resultado la regulación de la formación que es lo que todos deseamos. Tiene que impulsarlo la Administración y debe hacerse a través de un proceso administrativo dentro del marco regulatorio.

Además de esta Subcomisión existe la Comisión para la Coordinación del Transporte de Mercancías Peligrosas como un órgano colegiado Interministerial, entiende que es el órgano que lo puede impulsar la normativa, pero no es el indicado para la realización de inspecciones.

El enfoque de que es este el Departamento adecuado para la ordenación de todo este tema de la formación es razonable. En las otras Subcomisiones tienen, más o menos resuelto este tema de formación, donde no está resuelto este tema es el transporte por vía marítima. No hay que olvidar que en marítimo el transporte que siempre tiene que ser intermodal y se puede apoyar en la formación que tienen que tener los otros medios de transporte, pero el problema es buscar el organismo inspector que se va a hacer cargo de inspeccionar estos cursos de formación. Es el único problema que puede existir porque el tema de impulsar la regulación puede estar resuelto a través de nuestra Comisión. Pero cuando se tenga que aplicar la nueva reglamentación, cuando se tenga que llevar a la práctica es necesario un órgano que pueda realizar las inspecciones necesarias.

D. Enrique Sánchez cree que de todos los modos de transportes el único que tiene todo desarrollado es el modo aéreo. En carreteras solamente tiene regulado el tema de los conductores y los consejeros de seguridad, en todo lo que se refiere a las personas hacen actividades relacionadas con el transporte de mercancías peligrosas piensa que no está resuelto, no se han desarrollado procesos de formación de conformidad con el ADR. Piensa que la formación que están dando muchas empresas no cumple con los objetivos fijados en el ADR. Y en carreteras se exige que cuando hay otros modos de transporte también se de formación en otros modos de transporte. En carreteras se intentó ir a una formalización pero al final no se hizo.

En cuanto al transporte marítimo lo único que está reglado son los operadores de terminales.

De lo que se ha dado cuenta es que los criterios de segregación del ADR/RID son totalmente distintos a los que pide el Código del IMDG, en muchos casos este último pide criterios más estrictos. En ocasiones pueden encontrarse a empresas que cargan un contendor que va a ser transportado por vía marítima con los criterios solicitados para el ADR. Él se ha encontrado en su vida profesional a personas que trabajan en el transporte marítimo que aplicaban todo lo dispuesto para el transporte según el ADR porque pensaban que era igual que lo dispuesto en el Código IMDG.

D. Silvia García dice que con respecto al tema de carreteras, cada persona que interviene en el proceso no tiene que tener una formación reglada, como sucede en aéreo, pero no hay que olvidar que dentro de las funciones del consejero de seguridad es informar a las personas que intervienen en el proceso del transporte de cómo se debe de hacerse correctamente.

Para ella la diferencia importante que observa es que mientras en transporte por carretera internacionalmente el nivel de formación que se exige es semejante al que hay en España, con los consejeros de seguridad y los conductores ya regulados, no es el caso de transporte por vía marítima, donde muchas de las recomendaciones del Código IMDG se han llevado a la obligatoriedad en muchos países, esto hace que en España haya un interés en que se regule, mientras que en carreteras no se da esta situación. Querer regular este tema en conjunto va a ser muy difícil o quizás imposible, por ejemplo carreteras acaba de sacar el Real Decreto 97/2014 donde se regula todo el tema de transporte de mercancías peligrosas por carreteras, incluir más temas de formación esperando a los otros medios de transportes sería lo deseable, pero no sabe el resultado que podría darse.

Si se consigue regular el tema de formación en el transporte de mercancías peligrosas por vía marítima sería un gran logro, y empezar un camino que podían continuar los otros modos de transporte.

Dª Celia Tamarit, dice que se trataría de formar de manera uniforme al personal que maneja mercancías peligrosas, de forma que se pudieran aunar los conocimientos de ADR/RID/IMDG, de forma que la persona que en Madrid prepara un contenedor para subir a un camión o a un tren, también conozca cómo ese contenedor debe ser estibado en un barco. El problema queda sin resolver en lo referente a la inspección.

D. Silvia García responde que lo único que se puede hacer es aprovechar lo que ya hay, es darles a los conductores y los consejeros de seguridad formación sobre el Código IMDG.

Dª Celia Tamarit piensa que es lo que precisamente quiere este capítulo del Código IMDG, a pesar de que también menciona muchas personas de la cadena.

Dª Silvia García dice que esa es la cuestión que en la cadena intervienen muchas otras personas.

Dª Celia Tamarit pregunta cómo está regulado este tema en el transporte aéreo de mercancías peligrosas, porque lo desconoce.

Dª Silvia García la contesta que en aéreo existe una tabla parecida y con funciones paralelas y hay unos tipos de cursos para cada tipo de formación y las personas que intervienen tienen que tener su formación

Dª Celia Tamarit pregunta si el conductor que intervienen tiene que tener la formación para el ADR y la de AESA. Dª Silvia García le contesta que no.

Dª Celia Tamarit pregunta que si es porque en el tema aéreo al conductor no se le exige formación,
D: Enrique Sánchez le explica que en aéreo hay una diferenciación entre los expedidores y embaladores que es la categoría 1 y 2 del resto que es personal todo de transportistas y operadores. El conductor no interviene, cuando la mercancía llega a la terminal y se distribuye al transportista tiene

que ir ya a la carretera. Pasa lo mismo con el IMDG, cuando se descarga la mercancía cuando llega al puerto, hasta ese punto se aplica el ADR, y a partir de ahí, hay que aplicar el Código IMDG.

Lo fundamental de todo es conseguir que carretera funcione correctamente desde el punto de vista de que los cursos que se den estén conformes al 1.3, no solamente toda la parte de sensibilización, operativa, etc., sino también cuando exista dentro de esa organización un transporte por ferrocarril, por vía aéreo, o marítima también se den los cursos. Para así tener cubierta toda la cadena del transporte. Es decir lo ideal sería que cuando se da la formación de carretera darla combinada con los otros modos de transporte.

D. Antonio Barba quiere hacer un comentario a lo dicho por D. Enrique Sánchez, se refiere a que si se quiere hacer pasar la formación para el transporte por vía marítima como un complemento de la carretera, no lo ve acertado porque los temas del transporte marítimos tienen la suficiente entidad como para que tengan una regulación específica , y no solo habla de la segregación, también se refiere a la arrumazón de las unidades de transportes, de las propias unidades de transporte y de la particularidades que se pueden encontrar. Es cierto que hay muchas similitudes, el problema de formación de marítimo no se puede resolver, como arriba añadiendo un complemento a la formación por carretera, si no se hace de forma uniforme o se hace muy bien, aunque tengo muchas dudas de que funcione. Sin olvidar y reconocer que la figura del consejero de seguridad ha supuesto un incremento del conocimiento y del cumplimiento de los requisitos.

Dª Silvia García dice que dentro de la tabla orientativa recogida en el IMDG, transporte es el punto en el que más cruces hay. Si se interpreta que transportar un contenedor que va por vía marítima pero que primero va por carretera se le estaría exigiendo la formación más completa a esa persona. Exigirlo como complemento, o dentro de la formación de carretera le parece inviable, ya que se le estaría duplicando la formación, se está pidiendo todo el ADR y todo el Código IMDG.

D. Enrique Sánchez pregunta si la tabla a que se refiere Silvia es la Tabla 3.1.6.

Dª. Silvia García se refiere a la tabla diciendo que la categoría transportable es lo que aparece debajo del todo y el pedirle a alguien que este transportando un contenedor que luego va a ir a buque que tenga el total de la formación es pedirle todo.

En esta tabla se puede ver que cuando se va a transportar un contenedor en un buque al transportista se le está pidiendo que tenga conocimiento y formación tanto en el ADR como en el Código IMDG. Es razonable porque le es necesario para que el transporte se haga correctamente pero no se puede pero resolver a través de la formación del ADR ni del RID.

D. Enrique Sánchez comenta que lo que se pide es una parte del Código marítimo y otra que se refiere a la carretera, en su mayor parte, excepto lo que sea con el Código marítimo. No quiere entrar en la preparación del 9, preparar planos de carga y estiba, y cargar y descargar en buques y transportar sobre todo el 8, 9 y 10 eso es específico de unidades de transporte preparadas para introducir en el barco, eso no es de carretera, pero el resto es lo mismo, clasificar la mercancía, es lo mismo, arrumar existen unas diferencias, es distinta pero el arrumazón del Código IMDG está ya en el ADR informativamente hablando. El documento multimodal esta y los requerimientos del arrumazón están también Después tenemos que marcar, etiquetar y rotular existen unas pequeñas diferencias, en cuanto a bultos, por ejemplo.

Dª Celia Tamarit comenta que lo que tampoco ve que sea muy lógico que al conductor se le exija ir a una academia para la formación del ADR y a otro centro de formación para la formación del Código IMDG en el transporte marítimo y tengas que pagar en los dos centros de formación. Lo lógico sería que en un mismo centro se pueda formar para los dos modos de transporte.

Dª Silvia García dice la probabilidad de que la academia sea la misma es un 99%, pero la exigencia en la formación no puede ser la misma. En carretera sólo hay formación para conductores, y aquí hay otras personas que intervienen en el proceso que no son conductores. A parte de eso hay mucha gente que no son de carreteras y no le interesan para nada llevar temas de marítimo, el obligarles a hacer una formación adicional que no necesitan y que no quieren en muchos casos no les lleva a nada.

D: Enrique Sánchez dice que el conductor de carreteras no tiene nada que ver con el tema marítimo, el transportista coge el vehículo y lo lleva a puerto y ahí interviene otra persona para cargar. Todos los requisitos para el transporte por carretera lo tienen los conductores.

Dª Celia Tamarit dice que entonces el capítulo 3 del Código IMDG parece que al transportista le parece que le recomienda que se le forme mucho en el IMDG, cree seguro que hay mucho paralelismo con su formación en el ADR

Dª Silvia García dice que la lista que aparece en el capítulo 1.3 sería para el transporte de lo que va a ir en barco, pero que todavía no va en él .Entiende que afecta de lleno al transportista del camión.

Dª Celia Tamarit piensa que si se hace una comparación entre lo que se le exige a ese transportista por el Código IMDG y lo que ya sabe por el ADR posiblemente ya este cubierto. Sería un trabajo interesante saber que necesita saber que no sabe ya.

Dª Silvia Garcia dice que lleva un año hacer un estudio simultaneo entre ADR y RID la Instrucciones Técnicas para el transporte sin riesgo de mercancías peligrosas por vía aérea y el Código IMDG y el problema es que nunca se puede estar seguro de si hay o no una diferencia, hay que ir y comprobarlo. Es verdad que gran parte de las bases son comunes: clasificar casi todo es igual, pero el IMDG es el que tiene mayores diferencias en cuanto a clasificación con respecto los otros reglamentos, marcar, rotular, etiquetar también te encuentras diferencias.

Dª Celia Tamarit dice que en realidad el camionero no va a clasificar, ni etiquetar lo que tiene que saber leer es una clasificación.

Dª Silvia Garcia pregunta en que tienen interés ellos en el tema del transporte exclusivamente o en toda la cadena.

Dª Celia Tamarit contesta que en toda la cadena.

Dª Silvia Garcia cree que el tema del transporte exclusivamente, en el fondo, es lo de menos. El transportista, aunque sepa el ADR solamente, tiene unos conocimientos básicos

Dª Celia Tamarit dice que el transportista con que sepa el ADR les vale a todos los otros medios.

Dª Silvia Garcia el problema es todo el resto de las personas que intervienen en la cadena, que por ADR, no tienen la necesidad de una formación específica al estar asesorados por un consejero de seguridad.

Dª Celia Tamarit dice que teóricamente es responsabilidad la empresa que las personas que trabajan en ella tienen la formación necesaria, y lo que se está viendo aquí es si damos un paso más y esto se regula.

D. Enrique Sánchez dice que en carretera existe una ventaja, que tienen el consejero de seguridad pero está para verificar y para aconsejar, pero no imparte la formación.

Dª Silvia García dice que ve otra diferencia importante con respecto a la carretera y es que aunque en carretera no está especificada formación reglada para marcar , etiquetar y rotular sí que hay unas responsabilidades de los distintos intervinientes de los agentes del sector del transporte que están normadas y tienen un régimen sancionador, es decir que si esto no está clasificado correctamente se sanciona, aunque no tengan una formación reglada como existe un régimen sancionador que va a detrás de esto aunque no vaya detrás de la formación sino del resultado final de lo que tienes que hacer, hay una cierta motivación para formarse en lo justo y necesario que necesitan . Que puede ser inferior a lo que sería aconsejable, desde el punto de vista de la seguridad, pero saben que en las cajas que llevan tienen que colocar las etiquetas oportunas, porque en caso contrario les pueden sancionar. Este sistema automático de comprobación de formación, por decirlo así, con el transporte marítimo no funciona, porque estás comprobando las sanciones mientras van en los modos de transporte terrestre y que comprueban la normativa del transporte terrestre no la de marítimo

D. Enrique Sánchez dice que no se llega a ese detalle. Normalmente cuando se hace una inspección en el transporte y se detecta una infracción es porque hay una declaración de mercancía peligrosa, por ejemplo, en la carta de porte y no está etiquetada. Pero después ya no se llega a que las etiquetas son las adecuadas, excepto las que coinciden con la carta de porte. Lo mismo ocurre con los marcados de un envase, un GRG, etc. se verifica que está marcado, pero no se ve si es capaz de transportar la mercancía que lleva, a ese detalle no se llega en una inspección.

En carreteras existe un baremo sancionador, que hace bastante, pero en muchas empresas el valor añadido del consejero de seguridad es que le aconseje a como no tener sanciones, pero luego a otros aspectos muy importantes en los que no se fijan tanto.

Pone como ejemplo la estiba que es muy importante, sobre todo en el transporte por vía marítima, no se amarran y no se hace un estudio sobre si es necesario o no o de cómo se debe de hacer

Dª Silvia García no duda en que la estiba sea importante, pero los mecanismos de carretera funcionan de otra manera.

Dª .Silvia García dice que no ha hecho una encuesta específica en otros países, pero no es consciente en que este reglado en ningún país, aunque se podría comprobar. También reglar una cosa solamente en España haciendo obligatorio solamente aquí, en el fondo es perjudicar a nuestros transportistas, industrias y si el resto de los países no lo va a hacer el aporte de seguridad es parcial. No se inclinaría en regular algo solamente en España. Cree conveniente meditar sobre todo lo expuesto y para la siguiente se le ocurre a alguien algo más sobre este tema se volverá a plantear, también se le puede hacer llegar por correo electrónico a la Subcomisión.

Dª Celia Tamarit cree que esta cuestión también debe estar relacionada con quien hace las inspecciones del contenedor cuando éste está a punto de embarcarse,, es un problema parecido, saber si está bien etiquetado, arrumado y demás, habría que avanzar también en ese terreno en pulir esas funciones .

Dª Silvia García dice que se intentarán resolver los problemas por separado, aunque vayan parejos, porque de otro modo sería difícil de abordar.

Cree que sería bueno asentar las ideas de todo lo que hoy se ha hablado y pensar en posibles soluciones. También preguntara en las próximas reuniones a las delegaciones de otros países para saber si esta reglada la formación específica en los distintos sectores. Pero cree que la estructura del transporte marítimo español no es fácil que se vea reflejada como existe en España en otros países. En cada país el transporte marítimo tienen diferentes estructuras de organización. Y termina diciendo que la visión que tienen los presentes, en este aspecto, es diferente a la suya al estar más involucrados en este modo de transporte.

PUNTO 5.- OTROS ASUNTOS

Dª Silvia Garcia comenta que hay varios temas para tratar en este punto.

El primero es que varias personas han tenido dificultad en acceder a los documentos de esta reunión que se encuentran en la IMO, no hay que olvidar que para acceder a estos documentos hay que registrarse cada uno y abrir una cuenta.

Dª Celia Tamarit dice que para ver estos documentos no vale con abrirse una cuenta. Ella tiene dos tipos de cuenta, una la que ha comentado Dª Silvia García y otra la tiene abierta como usuario de una Administración, y a través de ésta no tienen ningún problema en acceder a los documentos y sin embargo con la otra no puede verlos.

Dª Silvia García comenta que no ha hecho la comprobación. Quedan en volver a intentar consultar los documentos con la otra cuenta, ya que si no los pueden visionar de esa manera habrá que pensar en enviarlos en un correo adjunto en cada una de las convocatorias de las reuniones y el problema es la gran cantidad de megas que se tendrían que necesitar para su envió.

D. Enrique Sánchez dice que el año pasado lo que si se consiguió bajar fue el Código IMDG.

Dª Celia Tamarit le dice que porque ya estaba publicado, pero con carácter previo a la publicación no se puede.

De las secciones de la MSC se puede consultar perfectamente los documentos hasta la sesión 92, pero los documentos de la sesión 93, que es la que se va a celebrar en mayo, no se pueden consultar todavía. Sin embargo si entras como la clave de la Administración si tienes acceso a los documentos

Dª Silvia García comenta que ha llegado un correo electrónico de FEIQUE disculpándose por no poder acudir a esta reunión, y mostrar su interés por saber cómo está el proceso de actualización del Real Decreto 145/1989, por el que se aprueban el Reglamento de admisión, manipulación y almacenamiento de mercancías peligrosas en los puertos. Se va a tratar de impulsar la actualización de este Real Decreto. En lo relativo a la formación, ya comentado arriba, es uno de los aspectos parciales que habría que resolver para renovar este Real Decreto.

Y por último, informar que se va a intentar establecer un sistema de información por correo electrónico, para el público en general, de publicación de normativa. Para acceder a él hay que enviar un correo a mercancías.peligrosas@fomento.es, que se puede hacer extensible a todos aquellos contactos que les sirva de interés, nos lo notifican y se les dará de alta para que puedan recibir la información. Todos los miembros de las distintas subcomisiones, salvo aquel que nos indique lo contrario, van a ser dados de alta en este correo para que toda la información legislativa lleguen a través de este cauce y no de la subcomisiones, como se venía haciendo hasta ahora. La información que va a llegar no va a ser únicamente del transporte por vía marítima, se va enviar la nueva legislación que se publique de todos los medios de transportes al considerar que así la información es más completa al disponer de toda la información del transporte de mercancías peligrosas de todos los modos del transporte actualizada y en todo momento. Por este motivo los correos electrónicos que van a recibir de esta Subcomisión se va a remitir únicamente información relativamente a los tema que se van a tratar en la misma. Esperamos que esta nueva organización en la distribución de información funcione.

Antes de finalizar esta reunión se comunica que la próxima reunión de esta Subcomisión se celebrara en la primera quincena del mes de septiembre.

Sin ningún comentario más se levanta la sesión a las 11:45, agradeciendo la asistencia a los participantes.

Madrid, 23 de Abril del 2014

Dª Silvia García Wolfrum	Mª Teresa Hernando Cascajero.
Presidenta de la Subcomisión para la Coordinación del Transporte de Mercancías Peligrosas por Carretera.	Secretaria de la Subcomisión para la Coordinación del Transporte de Mercancías Peligrosas por Carretera