MINISTERIO
DE FOMENTO

SECRETARÍA DE ESTADO
DE TRANSPORTES

DIVISIÓN DE PROSPECTIVA
Y TECNOLOGIA DEL
TRANSPORTE

COMISION Y COORDINACIÓN
DEL TRANSPORTE DE
MERCANCÍAS PELIGROSAS

# ACTA DE LA REUNIÓN DE 18 DE SEPTIEMBRE DE 2009 DE LA SUBCOMISIÓN PARA LA COORDINACIÓN DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS PELIGROSAS POR VÍA MARITIMA

Presidenta:

Dª Lía Calleja Bárcena, 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 del Transporte d Mercancías Peligrosas del Ministerio de Fomento.

D. José Luis Gamboa Alegría, del Ministerio de Fomento.

D. Iñigo Elorza Cavengt, del Ministerio de Industria, Turismo y Comercio.

Dª Raquel Fernández Peiteado, del Ministerio del Interior.

D. Fernando Zamora Martín, del Consejo Ministerio del Interior.

D. Pedro J. Román Núñez, de Puertos del Estado.

Dª. Araiz Basurko, de la Asociación de Navieros Españoles (ANAVE).

D. Pablo A. Rojo Rodríguez, de ASORCO.

D. Julio Bollain Pastor, de Dangerous Goods Management España, S.L.

D. Jesús Soriano, de FEIQUE .

D. Alfredo Soler Martínez, de Trans-base Soler

D. Francisco José Pérez Nuevo, de AEGIC.

D. Oscar Echegoyen Silva de AEGIC.

D. Javier de Mauricio, de AEUTRANSMER.

En Madrid, a las 10:30 horas del día 18 de Septiembre de 2009, en el A-437 (Edificio A, 4ª 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 Lía Calleja Bárcena, con la asistencia de las personas que se relacionan al margen.

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

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

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

Leída el Acta de la reunión anterior de la Subcomisión del Transporte de Mercancías Peligrosas por Vía Marítima del día 16 de Septiembre de 2008 y preguntados los asistentes si tenían alguna objeción a la misma, D. Iñigo Elorza toma la palabra para decir que, aunque no estuvo presente en la citada reunión, en el Punto 3 se informo que el proyecto de modificación del Real Decreto 145/1989, de 20 de enero, por el que aprueba el Reglamento Nacional de Admisión, Manipulación y Almacenamiento de mercancías peligrosas en puertos, se encontraba en el trámite de audiencia y que al Ministerio de Industria, Turismo y Comercio no había llegado y que en enero su Departamento mando unos comentarios al mismo. D. Lía Calleja le contesta que el trámite de audiencia es para las empresas, asociaciones etc, y que cuando este el borrador confeccionado seria el momento de enviarlo al su ministerio.

D. Javier de Mauricio no estaba en la relación de asistentes del acta y solicita su inclusión. Y no habiéndose hecho más objeciones a la misma por parte de los asistentes, quedó aprobada la citada Acta.

**Punto 3.- Revisión de la documentación referente a la reunión de la Sesión número 14 del Subcomité de la IMO.**

La Presidenta de la reunión informa a los asistentes que la próxima semana se va a celebrar la sesión número 14 del Subcomité de la IMO y que se les ha facilitado los documentos que se van a tratar en ella por si los miembros

PASEO DE LA CASTELLANA, 67
28071 MADRID

| | |
|---|---|
| Secretaria:<br><br>Dª. Mª Tersa Hernando Cascajero, de la Comisión para la Coordinación del Transporte de Mercancías Peligrosas. | de la Subcomisión desean hacer algún comentario y trasladarlo al Subcomité. |

D. Javier de Mauricio pide la palabra para comentar que los documentos para estas reuniones suelen ser numerosos y muchas veces llegan en fechas cercanas a la reunión de la Subcomisión, siendo difícil llevarlos todos estudiados y con propuestas. También la asociación a la que representa los distribuye a sus asociados y con tan poco tiempo no da lugar a que estos remitan las observaciones que estimen oportunas.

Dª Lía Calleja le contesta que se reenvía la documentación según se van publicando en la página web de la IMO y que es cierto que hasta fechas muy cercanas a la reunión del Subcomité siguen publicando documentos nuevos.

Dª. Araiz Basurko insiste en la falta de tiempo para el estudio de los documentos y propone trabajar solo los documentos relacionados con los temas de mercancías peligrosas.

D. Jesús Soriano comenta que él tiene acceso a la documentación a través de su representante en la IMO.

Dª Lía Calleja propone para las reuniones sucesivas enviar los documentos relacionados con mercancías peligrosas para trabajar en la reunión de la subcomisión y enviar el resto de la documentación, a título informativo, y si surge algún comentario se pueden llevar a la reunión del Subcomité.

D. Javier de Mauricio se interesa por saber las personas que van a estar presentes en la delegación española. Se le contesta que va D. José Luis Gamboa y que también allí se encontrarán los miembros de la delegación permanente española ante la IMO.

A continuación se comienza la revisión de los documentos, comentándose los siguientes:

14/3/2
D. Javier de Mauricio pregunta si Puertos del Estado tiene algún problema a lo que Pedro J. Román responde que las autoridades portuarias no son las encargadas de guardarlo, sino que lo son los transportistas. No hay más comentarios al respecto.

14/3/4 El objetivo del documento es que las instrucciones de embalaje 967 y 970 sobre pilas de botón se exceptuasen a éstas de los requisitos de etiquetado para armonizarlo con el libro naranja. Es una propuesta semejante a la que se presentó en ICAO. Dª Lía Calleja comenta que lo aprobado en ICAO no fue un cambio de texto, sino que se trataba de dar una material de guía en la web por lo que, al no ser urgente, no se puede incluir en un adendum ni en un corrigendum para 2010, habría que esperar a 2011.Posición para la reunión: en principio se puede estar de acuerdo con la propuesta, al ser muy lógica, pero se considera que no hay urgencia para incluirlo.

14/3/5 Este documento se refiere las baterías sujetas a la SP188 y fabricadas antes del 1 de enero de 2009. Se pide que no tengan obligación de estar marcadas con el watt-hora, tal y como se decidió en Naciones Unidas. Tendrían un periodo transitorio en el que estarían exentas del marcado y que duraría hasta el 31 de diciembre de 2010, tal y como estaba previsto para la enmienda 35-10. Esto supone incluir un texto que las exceptúe hasta la fecha mencionada.

La postura acordada es apoyar un período transitorio hasta el 31 de diciembre de 2010 y que a partir de esta fecha ya no se pudiera transportar ninguna pila que no tuviera marcado watt-hora, tal y como dice el libro naranja.

14/3/6 El documento propone usar la nueva entrada UN 3496 baterías de hidruro de metal de níquel, clase 9 e incluirla en la Enmienda 35-10. Estarían sujetas a una disposición especial 117 para el transporte marítimo exclusivamente y existiría por tanto un número UN que se refiere a las baterías de hidruro de metal de níquel. Se acuerda apoyar esta propuesta.

14/3/8 Se quiere enmendar la 6.9.3.1.2, sobre refuerzos de las paredes de los contenedores usados para granel, dejando solo el cumplimiento de la ISO 1496-1:1990 para los transportes de granel seco y además, tan sólo si el transportista lo cree necesario, que se equipe con más sistema de refuerzo. Se apoya la propuesta.

D. Iñigo Elorza dice que si la ISO la apoya hay que apoyarla porque es la responsable de las medidas de seguridad de los contenedores.

14/3/14 En este documento se solicitan que clarifiquen las enmiendas y que se facilite el acceso a las enmiendas en la red, presentándose en dos columnas para ahorrar espacio y facilitar su lectura. Se acuerda apoyar este punto.

D. Fernando Zamora añade sería muy útil la publicación en la red (o página web) del IMDG. D. José Luis Gamboa le responde que en este caso las ventas Código IMDG disminuirían sus ingresos.

D. Fernando Zamora cree que la divulgación de las normas y su difusión deben primar sobre los intereses económicos.

Dª Lía Calleja comenta la justificación que aporta la IMO, que considera que todo ingreso de la IMO sirve para incrementar la seguridad y que se entiende que la disminución de ingresos disminuye la seguridad, aunque apoya también la propuesta en el caso de la divulgación del IMDG.

14/3/15 Las disposiciones del 5.5.2.3 que se refieren a los contenedores que han sido ventilados y que no son peligrosos y no tienen que estar en el manifiesto, pero estas unidades aún llevan la etiqueta de peligro por fumigación con la fecha de ésta. Se proponen una serie de enmiendas para que las estudie el subcomité, entre ellas poner una etiqueta de clase 9, pero para ello sería necesario que apareciese en el manifiesto.

D. Javier de Mauricio piensa que si la etiqueta permanece puede haber problemas debido a que las autoridades pueden limitar su circulación.

Dª. Lía Calleja habla de que es un problema de formación. Y que hay puntos de este documento en los que la Comisión no debería entrar al no ser de su competencia.

En ese momento se saca de nuevo el tema de las inspecciones de contenedores en puerto. Se habla de las inspecciones que hizo Iñigo hace tiempo, cuyos informes se mandaron a la Comisión Permanente, y se comenta la importancia del etiquetado y se habla de que para comprobar los contenedores hay que abrirlos. Se vuelve a comentar el problema de competencias y la diferencia entre países en cuanto a procedimientos y porcentajes distintos de inspección.

Después se habla del documento presentado por Corea referente a una propuesta para unificar el procedimiento. D. José Luis Gamboa comenta la necesidad de apoyar este documento. D. Fernando Zamora añade que hay que elaborar un reglamento al respecto y Dª. Lía Calleja dice que desde la Comisión se ha hecho todo lo que se podía hacer y pide a los participantes que aporten ideas nuevas para el futuro pero que no se vuelva a abrir una discusión sin fin sobre el pasado. Se tomará nota de la preocupación que el tema suscita entre los integrantes de la Subcomisión. D. Iñigo Elorza comenta que, para evitar el desvío de mercancías peligrosas a otros puertos, hay que hacer un acercamiento regional tal y como establece la Circular 1202 y hace hincapié en la problemática del puerto de Algeciras, cuyos contenedores podrían ser desviados a Tánger u otros puertos con menores requisitos.

Dª Lía Calleja indica que el resto de lo documentos no son de mercancías peligrosas, pero que si hay algún comentario a otro documento lo trasladará.

14/ INF. 3 Es un documento informativo presentado por Venezuela, sobre los efectos del transporte del DRI con gran contenido de humedad en el que se exponen los resultados de las pruebas efectuadas. D. José Luis Gamboa

hace un resumen de las pruebas efectuadas y concluye que, según los resultados obtenidos de las dos opciones, la mejor opción según los cargadores es la ventilación de las bodegas de los barcos.
14/4
Los documentos que van del 14/7 al 14/10 comenta el representante de FEIQUE que son de CECIR. Son un grupo de propuestas que contienen cambios editoriales y complementos sobre alertas y precauciones en mejora de la seguridad, basados en accidentes ocurridos. Se apoyan.

14/11 Documento sobre inspección y requisitos de participación. Piden que se apoye y no se ponen inconvenientes.

INF-2 Investigación de un accidente, informativo. Se presenta el anexo con la investigación del accidente. Es sobre una explosión de un contenedor. Parece que las causas del fuego son unas baterías recargables comerciales y, aunque todavía esta en proceso de investigación, se intenta demostrar que habido una autoignición. Se apoya.

14-8 Documento sobre las recomendaciones sobre el uso de pesticidas. También se habla del tema de la fumigación en las bodegas de carga y las recomendaciones de uso seguro de pesticidas en barco que han sido publicadas en el suplemento del Código IMDG. Éstas no reflejan las disposiciones de las circulares y lo que solicitan es la revisión de las disposiciones para que se incluyan en las circulares. Se apoyan.

14/9 El documento se refiere a la creación sobre un grupo de trabajo por correspondencia.

A todos les parece interesante pero también dicen que hay que estudiarlo con detenimiento. Javier de Mauricio habla de que para algunos temas las normas son excesivas mientras que para otros casos son insuficientes. Y seria bueno armonizarlas

14/12 Documento con enmiendas al Convenio de seguridad de contenedores (CSC). D. Iñigo Elorza informa que hay un grupo de trabajo, del que forma parte que se encarga analizar las inspecciones periódicas y de los objetivos que se pretenden lograr aunque debido a lo complejo del tema no cree que termine en esta sesión.

14/15 Se refiere a la etiqueta que se ha introducido del pez muerto es la de contaminante marino, a lo que la presidenta expresa su apoyo.

14/16 Documentos que se refiere a la revisión de recomendaciones para entrar en espacios cerrados.

14/16/1 D. José Luis Gamboa comenta el contenido de este documento presentado por Bahamas y que propone que se hagan ejercicios periódicos obligatorios, una vez al mes, de entrada de vigilantes en espacios cerrados que se refiere a la revisión de recomendaciones para entrar en espacios cerrados. A Dª. Araiz Basurko la idea le parece bien, pero tiene dudas sobre la redacción piensa que es poco realista y que seria más adecuado fortalecer las normas ya existentes.

14/17 Nota de apoyo

14/18 Es un documento que se ha publicado a última hora y que se refiere a la instalación de equipos para detección de radiactividad.

D. Fernando Zamora explica que en este documento se propone la instalación en los puertos de un sistema de inspección de los contenedores para detectar el material radiactivo. Para él es un tema que no hay que despreciar porque se han dado caso de contenedores que transportaban chatarra y que en ellos había algún material radiactivo. El documento le parece bien siempre y cuando sea recomendación y no una obligación, y tampoco es partidario de que se instale en todos los puertos. Para él es fundamental que los sistemas de detección estén manejados con personas con formación especializada en este tema.

D. Iñigo Elorza pregunta si no se puede sustituir por un programa aleatorio. D. Fernando Zamora contesta que no habría problema se puede hacer pero hay que valorar mucho donde se van a instalar estos detectores, deben ser en puertos donde pueda haber alguna posibilidad de que se localicen este tipo de transporte.

D. Javier de Mauricio dice que el coste de estos equipos es alto y también hay que tener en cuenta el coste del mantenimiento.

D. Fernando Zamora indica que ya hay puertos en España que tienen detectores y que no se han detectado mucha cantidad de transporte de material radiactivo

**PUNTO 4.OTROS ASUNTOS**

Dª Lia Calleja hace referencia a un documento que para avisar al COMSAR para hacer el seguimiento e identificación de los contenedores de carga que necesita la Conferencia Mundial de Radiocomunicaciones para establecer una serie de frecuencias para hacer dicho seguimiento.

D. Javier de Mauricio indica que este tema no es nuevo y que años atrás se han realizado una serie de pruebas. El problema que se detecto para el control y seguimiento en tiempo real de los contenedores es el coste, al tener que llevar una batería, con una autonomía de tres meses y que resulta cara. Al final no se llego a ningún acuerdo.

D. Julio Bollain comenta que una de las novedades del nuevo IMDG, que entra en vigor el 1 de enero, es la obligatoriedad del personal de tierra que trabaja con mercancías peligrosas en puerto de tener una formación. Quiere saber quién esta capacitado y cómo hay que acreditarse para dar esta formación y también quién tiene las competencias para su regulación. Comenta que en otros países ya se ha regulado y que en el resto de modos de transporte aéreo, ferrocarril y por carretera en España ya esta regulado. Ellos están interesados en conseguir la acreditación oficial necesaria para impartir este tipo de formación.

Dª Lía Calleja indica que sobre este tema no hay nada regulado, existe un vacío legal ya ha recibido alguna consulta (de DGM) que trasladó a la Dirección General de Marina Mercante, a D. Fernando Zaragoza, pero que no ha contestado aún. D. José Luis Gamboa comenta que en la OMI hay una formación mediante CD, pero no dice quien son los competentes para certificar un centro de formación en este tema.

D. José Luís Gamboa que es cierto que la formación del personal de tierra que trabaja con mercancías peligrosas en puertos era una recomendación y que a partir de la versión 34 del código IMDG es una obligación. Añadiendo a continuación que las competencias son del Ministerio de Fomento.

D. José Luis Gamboa piensa que es desde la Comisión debe solucionarse. Dª Lía Calleja cree que la posible solución sería la creación de un grupo de trabajo que se podría impulsar desde la Comisión. La primera reunión la presidiría ella y se estudiaría el método de trabajo a seguir, las siguientes sería aconsejable que fuera delegada la presidencia en otra persona, debido a su agenda. Los integrantes del citado grupo de trabajo tendrían que pertenecer a Puertos del Estado y la Dirección General de Marina Mercante. También seria positivo convocar en este grupo de trabajo a alguien de la citada Dirección General dedicada a formación. Los asistentes piensan que es una buena solución y están de acuerdo en creación de este grupo de trabajo.

D. Lia Calleja informa a los presentes que si surge algún otro comentario se lo pueden pasar por Corro electrónico.

Lía habla con Zamora sobre un término en inglés, “should”, que podría causar confusión. Se aclara que es “debería”, luego no es obligatorio.

D.Fernando Zamora toma la palabra para informar a los miembros de la subcomisión la situación de rechazo o retraso que muchas veces tienen el transporte de material radiactivo, y cada vez va a más. El término utilizado internacionalmente es denials. La mayor parte de los problemas se encuentran en el transporte aéreo y marítimo, tanto a nivel nacional como internacional. Esta forma de actuar puede tener sus causas en una percepción negativa sobre todo lo que se refiere al material radiactivo o también puede ser debido a una falta de formación que surge el transporte de dicho material.

Los sectores energéticos que se pueden ver afectados negativamente son el industrial y el energético que utilizan material radiactivo y sobre todo el transporte de combustible nuclear. El medio de transporte más utilizado en este caso es el marítimo. El material radiactivo necesario para el sector sanitario y más concretamente el diagnóstico y tratamiento del cáncer se transporta, en una gran parte, en avión.

A nivel internacional, estos rechazos pueden venir de las navieras que o bien rechazan directamente su transporte o bien ponen muchos obstáculos, muchas veces, con poco fundamento. También en algunos puertos se esta dando esta situación de rechazo

En este escenario, la Agencia Internacional de la Energía Nuclear (OIEA) con la colaboración de una serie de Organismos internacionales, OMI, ICAO, IATA, junto con las autoridades competentes de todos los países en el tema de transporte de material radiactivo, se decide iniciar un plan de acción con una serie de medidas para evaluar el impacto mundial y tratar de controlar y disminuir los rechazos.

España participa en el grupo regional de la zona mediterránea a través del Consejo de Seguridad Nuclear. Otra acción del Plan internacional, es crear en cada país la figura de Nacional Focal Point, sería una o varias personas con la función de coordinador para facilitar la resolución de problemas de denials que puedan surgir y trasmitir la información al Comité permanente.

En la actualidad, se ha creado una base de datos para recoger los denials y, con posterioridad, hacer una análisis de los mismos. Anualmente se analizarán estos datos recogidos en Viena, en la sede del OIEA, se ven donde están los problema concretos y se buscan soluciones específicas para estos problemas. En la página Web del Consejo de Seguridad Nuclear se encuentra el formato por si hay algún caso de denials notificarlo a la mayor brevedad posible.

Sin más asuntos que tratar se da por finalizada la reunión, y la Presidenta levanta la sesión a las 12:45 horas, del día dieciocho de septiembre del año dos mil nueve.

Madrid, 30 de Septiembre de 2009.

Lía Calleja Bárcena

Mª Teresa Hernando Cascajero.

Presidenta de las 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