



## **ACTA DE LA REUNION DE LA SUBCOMISIÓN PARA EL TRANSPORTE DE MERCANCIAS PELIGROSAS POR VÍA MARÍTIMA CELEBRADA EL DIA 13 DE ENERO DE 2021.**

**ASUNTO:** Estudio de los documentos presentados por los diferentes países para la 33ª reunión del Grupo de Supervisores técnicos y de redacción (Código IMSBC) que se celebrará los días 18 a 22 enero de 2021 en Londres.

**Debido a la situación de la Pandemia COVID19 y de los problemas de movilidad por cuestiones climáticas en Madrid se convoca a los asistentes exclusivamente a través de la plataforma TEAMS.**

### **Asisten:**

Presidente:

Dª Silvia García Wolfrum, Jefa 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> Gracia Alburquerque López-Tofiño, de Salvamento Marítimo (SASEMAR)

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

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

D. Roi Fernández Añón, de Puertos de Galicia.

D<sup>a</sup>. Pilar Mendoza Hernández, de Puertos del Estado.

D. Javier Gesé Aperte, de Puertos del Estado.

D. Julio Viartola, de ASFARES

D. Cristian Castaño, de CC.OO.

D. Javier Sáez Lozano, de BEQUINOR

D. Oscar Echegoyen Silva, de BUREAU VERITAS.

D. Arturo García Cobaleda, de AECSE

D. Jesús Soriano Montes, de FEIQUE

En Madrid a las 10:05 horas del día 13 de enero de 2021, tiene lugar la reunión de la Subcomisión de Transporte de Mercancías peligrosas por vía Marítima con la asistencia de las personas arriba indicadas quienes se conectan exclusivamente en la modalidad “online” a través de la plataforma “TEAMS” para estudiar los documentos que se tratarán en la reunión que el Grupo E&T celebrará los días 18 a 22 de enero de 2021 en Londres 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 33<sup>a</sup> sesión que tendrá lugar los días 18 a 22 de enero 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.

En esta ocasión se estudiarán documentos correspondientes al grupo CCC 7 y al grupo E&T 33 (ambos derivan de documentos presentados al CCC 6) relacionados con el Código IMSBC, ya que durante el año 2020 la OMI no se ha podido celebrar ninguna de estas reuniones debido a los confinamientos decretados con motivo de la Pandemia del COVID ´19. No obstante lo anterior, D<sup>a</sup> Silvia indica que la OMI, a pesar de la situación de la pandemia ha podido publicar el Código IMDG en tiempo y forma y recuerda que este Código que ha entrado en vigor el día 1 de enero de 2021.

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 2019, y sin objeciones a la misma, queda aprobada.

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

D<sup>a</sup> Silvia García comenta que en este punto se van a estudiar las propuestas presentadas por los distintos países centradas en el Código IMSBC (se estudiarán documentos tanto del grupo E&T 33 y del CCC 7).

El encargado de la presentación de los documentos va a ser, en esta ocasión, D. Javier Castillejo, Jefe de Área de Seguridad Marítima de la Dirección General de la Marina Mercante. Va a presentar los documentos uno a uno para que el que así lo desee pueda hacer el comentario que estime oportuno.

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

### E&T 33/3/2 presentado por UK+ Inf. 3.

D. Javier Castillejo indica que en este documento se trata de mejorar la seguridad general al transportar cargas sensibles al calor (en el Accidente del Cheshire, ya comentado en otras Subcomisiones, ardió la carga de nitrato de amonio) por ello, se propone agregar Anexos a cuatro fichas individuales de seguridad del Código IMSBC (las relativas al transporte de fertilizantes a base de Nitrato de Amonio) con la obligatoriedad de disponer de equipos de detección de gas incluyendo, además, “instrucciones detalladas para el uso del equipo de detección de gas” que contenga información sobre qué tipo de gases deben detectarse, si el agotamiento de oxígeno es un riesgo y cuándo se puede esperar que ocurra, qué salvaguardas deben aplicarse, y cualquier frecuencia de monitoreo o medición.

Se propone añadir también una sección denominada “Anexo” en el formato estandarizado de las fichas previstas en la sección 1.3 del Código IMSBC para poder incluir cualquier información adicional en las nuevas cargas que se puedan incorporar en el futuro.

Desde SASEMAR, D<sup>a</sup> Gracia Albuquerque, considera apropiada la obligatoriedad de disponer de este tipo de equipos de detección con los que se pueda medir la cantidad de gases tóxicos presentes en los alrededores y prevenir concentraciones.

D<sup>a</sup> Silvia García comenta que se trata de un aviso previo de que algo está cambiando para poder tomar medidas y así evitar situaciones insostenibles, y que se produzcan emergencias. Una composición de gases estable indica que no hay cambios en la carga, y que no se ha iniciado ninguna combustión.

### E&T 33/3/3 presentado por España + Inf 4

España propone una nueva ficha de seguridad para la arena de Dunita como Grupo A con un diámetro hasta 10 mm.

El Sr. Castillejo recuerda a los presentes que cuando una sustancia no tiene ficha de seguridad en el IMSBC y se quiere transportar, debe iniciarse un procedimiento complejo y farragoso (según viene establecido en el apartado 1.3.3 del Código IMSBC). Si se propone a la OMI una ficha nueva, y ésta la aprueba, la sustancia se podrá transportar de un modo más sencillo. En este caso los datos y las características específicas de la arena de dunita los ha proporcionado el expedidor de la carga para que se pueda presentar para su aprobación por la OMI. En el Informal 4 de incluye la información de soporte de la ficha.

### E&T 33/3/4 presentado por España + Inf 5

España propone una nueva ficha de seguridad para la Dunita granular como Grupo C con un diámetro de 10 a 40 mm. En el Informal 5 de incluye la información de soporte de la ficha.

#### CCC 7/5/6 presentado por China

D. Javier Castillejo indica que se trata de una propuesta con consejos para para transportar de modo seguro por mar las cargas sólidas a granel licuables; se llama la atención sobre la necesidad de valorar la repercusión que la energía vibracional de las olas marinas pueden transferir a la carga y provocar, en algunos casos, licuefacción.

Se habla de varios sucesos en los que parece que la causa más probable de la zozobra fue la pérdida de la estabilidad de los buques por la licuefacción de la carga por larga navegación o por los mares agitados. Esto ocurrió a pesar de que en la documentación de las cargas se hubiese indicado que el contenido de humedad de las muestras de las cargas era inferior al límite de humedad admisible a efectos de transporte (LHT).

Los estudios experimentales conexos han permitido observar que la licuefacción de las cargas está relacionada no solo con las propiedades y el contenido de humedad de las cargas sino también con la energía vibracional que estas absorben durante su transporte por mar. Cuanta más energía absorbe la carga, mayor es la probabilidad de que la carga se licúe. La energía vibracional que absorbe la carga depende del estado de la mar: cuanto peor es el estado de la mar, más energía absorbe la carga y también depende del tipo de buque y de la duración del trayecto del buque.

Se propone estudiar los efectos de los distintos estados de la mar de diferentes zonas marinas, realizar ensayos para determinar el umbral energético que causaría la licuefacción de la carga, y analizar un método de evaluación de la seguridad y las medidas de supervisión conexas del transporte por mar de las cargas sólidas a granel licuables.

El Sr. Castillejo comenta que es muy complicado incorporar los resultados de los estudios de la valoración de la energía vibracional de las olas marinas en cada una de las fichas del IMSBC, ya que habría que hacer un estudio para cada transporte específico teniendo en cuenta el tipo de buque y el estado de la mar. Considera que esto tendría una gran repercusión en el transporte de todas las cargas y habría que revisar en cada transporte: el estado del mar, la carga, el tipo de buque y la duración de la travesía...lo cual es muy complicado. Es difícil un estudio pormenorizado para cada transporte.

D<sup>a</sup> Silvia García indica que la licuefacción es un ensayo tipo que se mide en laboratorios, y que mide la licuefacción de una sustancia en condiciones de impactos (energías) determinadas durante un tiempo; si a estos ensayos se les aplican movimientos durante distintos periodos de tiempo, o se les aplicara más energía, las cargas podrían licuefactar o no.

Se sugiere hacer alguna consideración adicional de que las cargas, en un momento dado, podrían, por el movimiento, llegar a licuarse.

#### CCC 7/5/9 presentado por IBTA

D. Javier Castillejo indica que el documento presentado por IBTA trata del peligro del dióxido de carbono emitido por determinadas cargas sólidas a granel en las bodegas de los buques a los que hace referencia en el informe de investigación sobre la seguridad publicado por Transport Malta en relación con un accidente mortal en un espacio cerrado a bordo del Buque Riga en 2019. El CO<sub>2</sub> no solo es un asfixiante, sino que también es altamente tóxico y de acción rápida. También es el gas que más comúnmente se desprende de las cargas sólidas a granel en las bodegas de carga y ha causado más muertes en los buques que cualquier otro gas. En concentraciones superiores al 10% pueden ser letales.

Se propone que la OMI inicie un programa de concienciación sobre la seguridad del Dióxido de carbono dirigido al personal de los buques y de tierra sobre:

- Los efectos tóxicos del CO<sub>2</sub>
- El hecho de que es el gas más común emitido por las cargas y las materias sólidas a granel.
- La necesidad de evaluar el riesgo de cada carga sólida a granel que se embarque/desembarque
- La necesidad de llevar y usar un detector de CO<sub>2</sub>
- La necesidad de formación sobre las características/peligros del CO<sub>2</sub> y sobre las precauciones necesarias para garantizar una entrada segura en los espacios que contienen cargas que emiten CO<sub>2</sub>.

D Javier Castillejo considera que se trata de una propuesta muy interesante e importante ya que cuando se transportan cargas a granel en las bodegas de los buques pueden aparecer este tipo de emisiones de CO<sub>2</sub> y puede haber accidentes mortales. Para las nuevas cargas se pide la emisión de CO<sub>2</sub> y la disminución de oxígeno en las bodegas de los buques.

Con este último documento D. Javier Castillejo indica que se terminan los documentos que se estudiarán en la reunión de la próxima semana.

D<sup>a</sup> Silvia García toma la palabra para anunciar que los comentarios de hoy se enviarán a nuestra representación en Londres para que los tenga en cuenta en la próxima reunión de la OMI. Hay documentos del CCC 6 que se volverán a ver porque tienen conexión o relación con los documentos del CCC 7 y del E&T 33.

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

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, y aprovecha la ocasión para informar que la siguiente reunión de la Subcomisión (preparatoria de la reunión 34 del Grupo E&T esta vez relativa al Código IMDG) tendrá lugar el día 11 de marzo de 2021 de modo híbrido como en otras ocasiones (presencial y online); y sin más asuntos que tratar, se da por finalizada la reunión, levantando la Presidencia de la sesión a las 11:15 horas.

Madrid, 13 de enero 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.