



ACTA DE LA REUNION DE LA SUBCOMISIÓN PARA EL TRANSPORTE DE MERCANCIAS PELIGROSAS POR VÍA MARÍTIMA CELEBRADA EL DIA 3 DE MARZO DE 2022.

ASUNTO: Estudio de los documentos que se van a presentar en la Reunión del Grupo Editorial y Técnico del Subcomité de Transportes de Cargas y Contenedores que se va a celebrar del 7 al 11 de marzo del 2022.

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:

D^a 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.

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

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

D^a Amelia González Abad, de la Dirección General de la Marina Mercante, del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana

D Francisco Javier Castillejo Ruiz, de la Dirección General de la Marina Mercante, del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana

D^a Mónica Pérez Martín, del Ministerio de Industria, Comercio y Turismo

D^a Gracia Alburquerque López-Tofino, de SASEMAR

D^a Pilar Mendoza Hernández, de Puertos del Estado

D. Jesús Soriano Montes, de FEIQUE

D. Juan Ruiz, de FEIQUE

D. Julio Viartola, de ASFAREs

D. Iñigo Elorza

D. Javier Sáez, de BEQUINOR

D. Enrique Sánchez Mota

D^a Nuria Lacaci, de la Asociación de Cargadores

En Madrid a las 10:05 horas del día 3 de marzo de 2022, 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.- Estudio de los documentos que se van a presentar en la Reunión del Grupo Editorial y Técnico del Subcomité de Transportes de Cargas y Contenedores que se va a celebrar del 7 al 11 de marzo del 2022.
- 4.- Otros asuntos.

D^a Silvia García 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.

A continuación, da paso al orden del día:

Punto 1.- Aprobación del Orden del Día

D^a 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 1 de septiembre 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.

En esta reunión se van a ver los documentos y las propuestas que se van a presentar en la Reunión del Grupo Editorial y Técnico del Subcomité de Transportes de Cargas y Contenedores que se va a celebrar del 7 al 11 de marzo. Le han pedido que empiece con documentos del Subcomité de prevención y lucha contra la contaminación (PPR), que tradicionalmente no solemos revisar en esta reunión. D^a Amelia González de la Dirección General de Marina Mercante va a ser la encargada de presentar los documentos.

En esta reunión de la Subcomisión se van a presentar documentos del PPR, que es un Comité encargado de la prevención y lucha contra la contaminación del medio marino, y que no está al transporte seguro de mercancías peligrosas. El enfoque que tiene es diferente y el conocimiento que tiene del Código IMDG y de la herramienta que supone también es menor, claramente no es el día a día de los miembros del Comité.

Se van a presentar tres documentos de este grupo y a continuación se podrán hacer todos los comentarios.

DOCUMENTO PPR9/15/1

Este documento está remitido por una serie de países. Está relacionado con las medidas ambientales y riesgos que suponen los pellets de plástico y proponen incluirlos en el Código IMDG como clase 9.

Hace referencia a un accidente que hubo en Sri Lanka, donde se vertieron 11.000 toneladas de pellets de plástico, fue un desastre medio ambiental para el país y han tenido que hacer muchas tareas de recogida. Entre estos países analizan el transporte de pellets, que es lo que ocurre con ellos y los riesgos medio ambientales que presentan. Indican varias cosas, una de ellas es que flotan y que hay animales que se lo comen, por error, y que se distribuye con mucha facilidad y al ser un material hasta cierto punto absorbente, aunque los pellets no son tóxicos, pero si hay una sustancia tóxica o patógena la pueden absorber. Proponen modificar el 2.9.3 del Código IMDG para definir los pellets plásticos como mercancías peligrosas.

DOCUMENTO PPR 9/15/2. Presentado por Noruega.

Va en la misma línea que el anterior. Surgió a raíz de un accidente el TRANS-CARRIER, un contenedor se dañó y se cayó al mar con 7 toneladas de pellets de plástico y contaminó una gran área del mar y de las costas de Dinamarca, Suecia y Noruega, esta última fue la más afectada al acumularse gran cantidad de pellets de plástico en la costa. Esto ocurrió al principio del 2020, durante el mes de marzo se desarrolló un operativo de respuesta ante esta contaminación y se comenzó un proceso de limpieza.

Este documento recoge las lecciones aprendidas durante estas operaciones de limpieza de las costas, propone desarrollar unas directrices específicas de buenas prácticas en la limpieza de pellets de plástico. Dentro del propio documento, en el anexo, se recoge un borrador con el índice que se consideraría adecuado para estas futuras directrices, se incluye introducción las consideraciones generales sobre la planificación de la respuesta ante la emergencia, lo relativo a los planes de emergencia, el sistema nacional de preparación de pellets plásticos e intervención y recuperación de las costas, además de los apéndices.

DOCUMENTO PPR 9/15/4

Es muy parecido al PPR 9/15/1, remitido por tres asociaciones: Amigos de la Tierra Internacional, Pacific Environment y la Coalición para un Transporte Marítimo Limpio

Propone lo mismo, clasificar los pellets de plástico como mercancías peligrosas. Lo que quieren es reducir el uso de los pellets plásticos, piensan que se pueden reducir al declararlos como mercancías peligrosas.

DOCUMENTO PPR 9/INF20

Documento complementario presentado por Noruega, comenta su experiencia recogiendo los pellets de plástico.

DOCUMENTO PPR 9/15/8

Presentado por CEFIC y apoyado por FEIQUE. Se muestran contrarios a la declaración de los pellets de plástico como mercancías peligrosas.

DOCUMENTO MEPC 77/8/3

Este documento pertenece al Comité de Protección del Medio Marino. Presentado por Singapur. En 2018 se presentó un plan de acción para abordar el problema de la basura plástica marina procedente de los buques, en el que se recoge básicamente el efecto negativo de esta basura en el medio marino. Se creó un grupo de trabajo, liderado por Singapur, que se encargó de elaborar la estrategia para el desarrollo de ese plan. En el Grupo de Trabajo sobre fuentes marinas de basura marina se destacó, entre otros, la recopilación de

pruebas sobre las repercusiones de los contenedores perdidos, los pellets de microplásticos y los microplásticos en general.

En el Código IMDG se establece, en general, las normas para el transporte de mercancías peligrosas y el anexo III del MARPOL establece que los artículos perjudiciales para el medio marino se incluyan en la clase 9. Sri Lanka cree que existen pruebas para incluir los pellets, escamas y polvo de plástico en el Código IMDG dándoles una categoría propia.

Para D^a Silvia García básicamente la propuesta se resume en crear un criterio de clasificación a capón que incluya los pellets y similares de plástico como sustancia peligrosa para el medio ambiente.

D. Jesús Soriano indica que hoy hay otro representante de FEIQUE en esta subcomisión, y que también va a participar se trata de D Juan Ruiz que es experto en todo lo relacionado con este tipo de contaminación marina. Trabaja en la asociación sectorial de FEIQUE que reúne a todos los fabricantes españoles de materias primas plásticas. En FEIQUE es un tema que conocen, piensa que es necesario, debido al alcance que tiene este problema, que cuenten con este apoyo. Se han desarrollado múltiples iniciativas por parte de la industria que no cree que estén suficientemente reflejadas.

Desde la industria se considera que este es un problema relevante, significativo y es una parte muy importante del problema relacionado con la basura plástica marina, el abandono en el mar de basuras, residuos que van a parar al medio marino y que tienen un impacto ambiental en él. Habla de contaminación, toxicidad y de un impacto general del medio marino. Comparten y apoyan totalmente todo lo que vaya en favor de la prevención de este tipo de daños. Difieren bastante, no de la diagnosis del problema, sino de las acciones para que de forma eficiente aquél se reduzca.

En el documento de CEFIC se apunta, como primera medida, establecer una serie de acciones relacionadas con la sujeción de la carga de los contenedores que lleva esta mercancía. La forma de sujeción en la estructura del barco es lo que mejor resultado va a dar, anclaje al barco, cables robustos y sobre todo una gestión del transporte marítimo de mercancías de esos portacontenedores como unidad. Creen que ahí es donde hay que incidir, valorar muy positivamente las mejores prácticas del Código de Buenas Prácticas. Creen que una mera clasificación de mercancía peligrosa no basada en la analítica de componentes químicos de toxicidad, o de impacto en el medio a través de contaminación sería una mera clasificación nominal con unos resultados a nivel práctico muy limitados. Lo que tendría sentido, es un compromiso colectivo por parte de la industria, de los usuarios, y de los navieros como ha propuesto la industria del plástico.

Le gustaría que D. Juan Ruiz explicara cuales son las acciones que la industria, a nivel global, está abordando para reducir este problema.

D. Juan Ruiz lo primero quiere agradecer la invitación para asistir a esta reunión. Representa a los productores de la materia prima plástica. Es una

asociación que en España representa los intereses de una industria bastante importante. Es verdad que España es uno de los principales productores de materia plástica en Europa con unos cuatro millones de toneladas, que se concentra en el área de Tarragona el 70% de la producción, es una industria muy importante conformada por unas tres mil empresas la mayoría, el 98%, son pymes y micropymes, son los transformadores, es decir, no los fabricantes de materia prima, que como ya ha dicho, están muy localizados en Tarragona, pero en toda la geografía española cuentan con empresas muy pequeñas que fabrican el producto final de plástico. Esto hace que sea una industria potente, representando el 2,7 del PIB, equivalente a todo el sector primario.

Están muy sensibilizados y preocupados por el tema de pérdida de los pellets porque es cierto que se pierden de forma involuntaria y en cantidades mayores de las deseadas. Saben que, en el Polo químico de Tarragona, de forma recurrente, hay episodios de pérdida de pellets que aparecen en la playa de la Pineda, por ejemplo, y en sus inmediaciones.

Lo que están llevando a cabo, no solo a nivel nacional, también a nivel internacional es un programa que lo que intenta es atajar, con buenas prácticas, y concienciando a todos los trabajadores de la industria plástica sobre buenas prácticas para que los pellets no lleguen al medio ambiente ni acaben en el mar.

Tienen el apoyo del Ministerio de Transición Ecológica y el Reto Demográfico, en concreto de la Subdirección General de Protección de Costas les hemos explicado este proyecto, nos han apoyado, incluso con su logo en las jornadas para toda la cadena de valor de los plásticos dirigida a concienciar a todos los trabajadores. Es importante que cuando haya un derrame de pellets, por pequeño que sea, se recojan inmediatamente y se pongan en el contenedor apropiado, para poder reciclarlo y no quede ninguno en el medio ambiente. Lo malo de lo pellets es que es un material que tiene una densidad baja, por lo general, menos que el agua, y flota y se lo lleva el aire, cuando hay lluvias torrenciales se lo lleva por el sumidero y acaba en el medio ambiente.

Esta iniciativa está cobrando bastante importancia en España, todos los fabricantes de materia prima ya están suscritos a esta iniciativa y todos lo de la cadena de valor, 285 empresas, que se han adherido al programa. Ahora dando una vuelta de tuerca y con ayuda del Ministerio, que apoya nuestro sistema de certificación, y AENOR está certificando que las buenas prácticas que la empresa no solo las haya firmado y comprometido, sino que también los está llevando a cabo. A nivel europeo este año estará el certificado en todas las empresas, ya son unas 1500 empresas las que se han adherido.

Por último, es verdad que estos accidentes que ocurren en el transporte marítimo son muy raros, son accidentes que ocurren cuando generalmente se dan unas condiciones meteorológicas, como fue en el caso del accidente de Noruega, con condiciones meteorológicas muy adversas en el que incluso resultó dañado el contenedor con pérdida de pellets, pero no suele ocurrir.

Se adhiere a la propuesta de Noruega, como antes ha dicho su compañero, en la elaboración de una guía para el transporte de los pellets por vía marítima

D^a Silvia García da las gracias a D. Juan Ruiz por su intervención.

D^a Gracia Albuquerque está totalmente de acuerdo con lo que han comentado los representantes de FEIQUE. Quiere hacer algunas puntualizaciones; en Sri Lanka fue un accidente marítimo en el cual por muy bien atados que estén los contenedores estos caen. El problema de los pellets es que tienen un gran impacto que ocurre con muy baja frecuencia y grandes consecuencias.

Hoy en día la contaminación por hidrocarburos está decreciendo, pero hay otros impactos que preocupan mucho más, es el tema de la contaminación por plásticos y por microplásticos. El gran problema que hay es que una vez que están en el mar es muy difícil recuperarlos, darles respuesta y persisten en el medio ambiente durante mucho tiempo, con graves consecuencias. Viendo los informes de la pérdida de animales marinos que no se puede olvidar. Tiene que haber una prevención con los contenedores para que vayan más fijos, ya que, si hay mucha pérdida de contenedores, se pueden producir más accidentes y una vez que estos ocurren no se puede remediar. Hay que ser conscientes e independientemente de las medidas que se están tomando para que no lleguen estos contaminantes a la playa o al mar, ya que cuando llegan no se puede recuperar, afectando a la flora y fauna.

En Sri Lanka hubo mucha toxicidad porque se vieron afectados en un incendio con toda la toxicidad que conlleva. La prevención es muy importante. En la guía se aborda el tema de la respuesta al ser una guía de como recuperar o mitigar ese impacto ocasionado por el accidente y que hoy en día si volviera a ocurrir en las costas española cree que tendríamos un problema enorme, no solo por el impacto del hidrocarburo del combustible a bordo, sino también por todos los contenedores de mercancías peligrosas y por estos plásticos que llevan asociados y sin clasificar representando un problema.

D^a Silvia García piensa que lo que ha apuntado es totalmente cierto, pero tampoco se resuelve clasificando como mercancías peligrosas esta materia, porque se recupera igual de difícil independientemente de como se haya clasificado.

D^a Gracia Albuquerque ve que en todas las guías y recomendaciones una de las cosas que piden es que pasen a clasificarlos como mercancías peligrosas, entiende que es porque quieren que los clasifiquen como "marine pollutant". De alguna manera tendrán que clasificarse y no considerarse como una mercancía general, en el caso de que caigan en el medio marino genere estos problemas que se están produciendo. Entiende que en la clase 9 también hay una clasificación que es "marine pollutant", si ahora el mayor problema que hay de contaminación en la mar, según todos los organismos internacionales, y lo que se esta viendo es la contaminación producida por los plásticos y todo el

impacto que está ocasionando, de alguna manera tienen que estar clasificados por ese impacto o se debe de trabajar por ver como se clasifican.

D. Iñigo Elorza quiere apoyar plenamente lo que ha dicho CEFIC en todos sus aspectos. Cree que es muy importante resolver este problema.

Empezando por el documento PPR 9/5/1. En ese documento hay una directriz provisionalmente, un borrador de circular que se va a discutir en la próxima reunión, que se refiere a las condiciones que existen actualmente en el Código IMDG relacionadas con exigencias al transporte de plásticos embalados en barcos portacontenedores. En el punto 4 de esa circular, hace referencia a las provisiones generales de los embalajes que se deben de cumplir, que está en el Código IMDG, y en el punto 2 al apilamiento de los contenedores, que ya los coloca debajo de la cubierta siendo imposible que los contenedores se caigan. Esto es muy importante porque está circular provisionalmente, es la que se quiere aprobar mientras se consigue la clasificación, que será un proceso largo, se puede resolver el problema actual.

En el punto 4 de la circular hay dos puntos el de los embalajes y el del apilamiento. Hace falta insertar un punto intermedio que diga que, al colocar los embalajes cargados en el contenedor, esos embalajes queden amarrados con unos dispositivos de anclaje dentro del contenedor, para que no se mueva la carga, evitando que se mueva durante el transporte, las puertas no se van a abrir nunca no habrá impacto en las puertas. En el apartado 7.3.2. especifica el tipo de contenedores que se tiene que utilizar que son únicamente los del Convenio de Seguridad de Contenedores.

Quiere añadir, como ha dicho D. Jesús Soriano, que está interesado en una guía para asegurar y mejorar que no se caigan los contenedores desde un barco portacontenedores. En esa guía habría que poner, en primer lugar, dos apartados. Uno que se refiera a los contenedores que llevan envases y embalajes incluidos los grandes embalajes en contenedores, y en segundo lugar los contenedores a granel BK2 que tienen que ser cerrados y cumplir el Convenio de Seguridad de Contenedores, si no se especifica cumple el citado Convenio por la definición de contenedor a granel en el Código IMDG, se puede referirse a otra cosa que no son contenedores. La definición de contenedor a granel es muy variada, incluye otros artilugios que no son contenedores, por eso estos dos puntos son importantes porque los contenedores que van a ir en un barco no son solamente los que llevan embalajes, puede haber contenedores de carga a granel BK2, que son los contenedores CSC.

Otro apartado que habría que incluir en esa guía, según él, es que los contenedores que llevan embalajes solamente pueden ser cerrados o cerrados con abertura de ventilación, son pequeñas aberturas que van en distintos sitios del contenedor, al ser pequeñas no faciliten la salida del producto.

Estos contenedores, si se va a hacer una guía tanto de contenedores a granel como de carga general tanto de envases como de embalajes, cree que es necesario que se exija que esos contenedores además de cumplir el

Convenio de Seguridad de Contenedores cumplan las normas ISO del 6.3.4.6 y la ISO del 1.4.6.6.1. son las dos normas que están citadas en el Convenio Internacional de Seguridad de Contenedores, que es obligatorio en el Código IMDG, pero no se refleja de una forma clara. Al ponerlo en la guía, los contendores ya serían de unas características muy determinadas y por la circular provisional, que antes se ha dicho, que se va a discutir en la próxima reunión, en ese caso, ya se colocarán, bajo cubierta, o en zonas protegidas de cubierta, pero ya no serán apilados en alturas.

D^a Gracia Albuquerque quería comentar, en relación con esta guía, es que si se ve el documento cree el alcance de ésta, no es la prevención de la pérdida del contenedor, que también es uno de los trabajos que se tienen que realizar. Entiende que esta guía, según ha visto en el índice es igual que una guía de preparación y respuesta a la contaminación accidental por hidrocarburos, lo que quiere es centrarse en las actuaciones que hay que hacer para la recuperación de los pellets, una vez que se han introducido en el medio marino, porque ha habido un accidente en un buque. Según ve, en estas guías, lo que se va a hacer primero es ver los impactos medio ambientales, luego consideraciones de la planificación de respuesta, planes de emergencia. Están dirigidas a como recuperar los plásticos de la mar, porque realmente, en caso de pérdida de contenedores en el mar, la respuesta es muy limitada. Es igual que el hidrocarburo que se emulsiona y al final llega a la costa, por mucho que se quiera recuperar con medios y equipos el hidrocarburo se dispersa y se emulsiona, y el proceso de envejecimiento impacta y multiplica. Se ha trabajado mucho y cada vez hay menos contaminación por hidrocarburos, pero hoy en día hay un grave problema para el personal que está trabajando en la respuesta a la contaminación marina accidental en el transporte marítimo. La guía lo que intenta es trabajar en esa respuesta, por eso hay un capítulo dedicado a la recuperación de costes, el principio de que el que contamina paga. También ahí hay un vacío legal. Esta guía está centrada en como amarrar o estibar el contenedor para que no se caiga, pero en caso de que se produzca contaminación ¿cómo se hace frente a ella?.

D^a Silvia García dice que esta guía está destinada a la recuperación más que prevenir, una vez que ya ha ocurrido el incidente poder recuperarlo lo mejor posible.

Con esta temática tiene el corazón partido, no termina de ver hasta que punto la declaración como mercancías peligrosas ayudaría. Tiene dos efectos que, si se producen, cree que serían positivos, uno que si es mercancías peligrosas hay que declarar donde están, eso es mucho. Otra cosa es que como sería más caro transportarlo al ser mercancía peligrosa y sus precios son más caros que los de las mercancías convencional igual habría algo no que se pensaría si usarlo o no.

Su preocupación es que esta misma argumentación se puede hacer prácticamente para cualquier cosa, es decir, se puede declarar mercancía peligrosa las redes de arrastre porque una vez desechadas que lleguen al mar producen un impacto medio ambiental muy grande.

D^a Gracia Albuquerque indica que se está trabajando mucho en ello, en como reducir la contaminación de las redes de pesca porque es también un gran problema. Cree que este tema hay que enfocarlo globalmente, esta guía no es sólo de respuesta, de mitigación, es también de preparación y prevención. Hay medidas de prevención como es tener planes, estas guías estudian que no se caigan los contenedores, sin embargo, se tiene que trabajar en varios flancos. En las redes de plástico de pesca se tienen que trabajar y abordar porque es la causa de contaminación. Muchas veces la contaminación se produce porque hay vacíos legales.

Para D^a Silvia García toda medida que se adopte para prevenir que estos pellets lleguen al mar le parece buena, lo que pasa es que la declaración como mercancía peligrosa en sí, le parece difícil de justificar. Ve que la declaración de mercancías peligrosas puede tener efectos positivos, pero, sin embargo, los pellets en si no son dañinos para el medio ambiente, no tiene propiedades tóxicas, llegan al medio ambiente y perjudican a los animales marinos.

D^a Gracia Albuquerque cree que entonces son tóxicos, si son persistentes, no se pueden recuperar, producen muerte en la fauna marina realmente representan una toxicidad. Si al final lo que se prevé es que realmente están ocasionando la muerte de muchísimos animales porque se los tragan, de alguna manera tienen que ser clasificado como marine pollutant. Cree que es un tema que hay que trabajar. Es un problema y le extraña que algo que genere tanto impacto no este clasificado como marine pollutant. A lo mejor hay que trabajar más en ello.

D^a Silvia García por un lado cree que esto es como los clásicos retractiles que llevan los packs de latas que causan el ahogamiento de los animales. También se pueden declarar como mercancía peligrosa, también son un peligro para el medio ambiente y muchísimas cosas que hay en nuestra vida diaria, es que tiene que ir al medio ambiente, todo lo que es un elemento extraño no debe de ir al medio ambiente, y si va causa daño para el medio ambiente, esto es lo mismo para las mascarillas, los restos de comida, para todo.

Para D^a Gracia Albuquerque si se pone a pensar, pasa igual con los hidrocarburos. Por ejemplo, existen combustibles marinos que no están clasificados como inflamables y están como categoría X de contaminación, tienen una clasificación especial por su persistencia, independientemente de que sea un transporte de mercancías peligrosas, un combustible marino, se diferencia y tienen más clasificación desde el punto de vista de la OMI. En cuanto se vierten en el mar estos combustibles marinos persistentes van a tener un gran impacto a largo plazo, al generar una persistencia y va a afectar al pasar la cadena trófica y no se va a poder recuperar. Cree que con los plásticos va a ser lo mismo, dese el punto de vista de seguridad en el transporte, no representan un riesgo, pero sí un gran impacto en el medio marino, difícil de recuperar a largo plazo. Ese símil lo ve igual como cuando se clasifican los hidrocarburos o los combustibles desde el punto de vista terrestre, o cómo se clasifican cuando se va a atender a la respuesta de la

contaminación marítima accidental. El impacto es mucho mayor porque no se va a recuperar.

D^a Silvia García dice que el tema es que la normativa de transporte de mercancías peligrosas se dedica a la parte de transporte. Se puede dar un baño de pellet y no resultar dañado. Desde el punto de vista de la operación de transporte, no tiene sentido declararlo peligroso porque si te bañan en sustancia tóxica o gasolina es malo, pero si lo hacen en pellet de plástico o de madera no hay mucha diferencia, hace daño el impacto, pero no otras cosas. Lo que no tienen claro es que la herramienta sea la adecuada, cualquier cosa que se haga para reducir un microplástico está ahí, igual hay que buscar un encaje en otro sitio.

D^a Gracia Albuquerque está de acuerdo con D^a Silvia García, por ejemplo, puede ser en el Convenio de indemnización de SNP, que no está ni en vigor, de daños de sustancias nocivas y potencialmente peligrosas por indemnización. Hay muchas lagunas que se tienen que trabajar y efectivamente puede que la clasificación del Código IMDG no sea la vía adecuada. Es un problema que no sólo tiene que ser la prevención de la caída de los contenedores y como se atan, hay que ver como se resuelve la contaminación y se recuperan los plásticos en alta mar.

D. Juan Ruiz entiende la preocupación de D^a Gracia Albuquerque. Es verdad que el problema de las basuras marinas es muy complejo y con un impacto muy importante en fauna y ecosistemas y el derivado de las basuras marinas que es la formación de microplásticos. Lo que pasa es que es lo que ha dicho D^a Silvia García este mecanismo no va a conseguir paliar el problema en ese sentido, lo que hay que hacer son medidas preventivas y evitar todo lo posible que acabe los pellets en el medio ambiente y en el mar. Piensa que este no es el mecanismo.

Por otro lado, no sabe si conocen que la AECA a través del REACH ha hecho una propuesta para derivar los microplásticos que se fabrican intencionadamente en ese tamaño y acaban en el mar. Se ha incluido a los pellets en este tipo de microplásticos, pero hay que fijarse en la diferencia con otro producto indicador de plástico, como son los que se añaden, por ejemplo, a los productos de cuidado de personas: cremas exfoliantes, los dentífricos que tienen una función abrasiva. El REACH lo que está haciendo es restringir, está proponiendo medidas restrictivas solo para esos productos. Con los pellets está visto que es otro tema, y lo que va a proponer es un marcado, no se ha definido cual va a ser la etiqueta, para que se tenga cuidado con el envase que tenga pellets y no se derrame y que por accidente acabe en el medio ambiente, por ahí va una parte del etiquetado.

Por otra, se está sugiriendo que de aquí a que empiece a implementarse en el 2023 y a los tres años se implementará la segunda medida, la del etiquetado será en dos años y la del report de pérdidas, para todas aquellas entidades que manejen pellets, será de tres años después. Serán dos medidas, pero no como las que está planteando Noruega o Sri Lanka a través de clasificarlo como una

mercancía peligrosa, lo que está haciendo es que se etiquete y se reporte, y la industria tendrá que desarrollar el mecanismo para reportar esas pérdidas.

D^a Silvia García solamente por corregirlo, Noruega no lo propone, ellos son los que proponen la guía de como hacer la limpieza posterior. Hay varias propuestas, una de cómo hacer una guía de como limpiar a posteriori, otra propuesta de circular enfocada a la prevención y la tercera la declaración de mercancías peligrosas. De momento, en la mesa están esas tres medidas simultáneamente, que pueden ser complementarias o se puede hacer implementar unas y las otras no.

D. Iñigo Elorza piensa que tiene razón lo que ha dicho D. Juan Ruiz, pero cree que va a ser muy difícil que en el Código IMDG, que está enfocado para el transporte de mercancías peligrosas, se pueda introducir otros aspectos que no sea transporte y la prevención de la fuga o salida de producto de los envases. Lo importante es que la mercancía pueda ser transportada íntegramente, sin fugas y sin peligro, a partir de ahí considerar los pellets de plástico, en el ámbito del medio ambiente, piensa que va a ser difícil porque no cumple la clasificación actual del Código IMDG, no cumple los requerimientos del 2.9.3 y tampoco cumple los requisitos para incluirlo en la clase 9, va a ser muy difícil. Se inclina en tomar medidas de prevención, porque esto va a tardar mucho. Las medidas de prevención se pueden adoptar en la reunión de Londres en el CC8. En cuanto a la clasificación, que haya otras instancias que puedan complementar el Código IMDG con etiquetas y señalización, muy bien, pero eso va a tardar un tiempo.

D^a Silvia García en este punto no está de acuerdo con D. Iñigo Elorza. Una de las ventajas que tiene el Código IMDG es su rapidez en su aplicación, es una herramienta más versátil que otras que existen es una de las ventajas que los ponentes ven en este tema.

Quiere llamar la atención sobre otros dos temas, que no tienen nada que ver con esto, pero tampoco tienen que ver con el transporte y están metidos dentro del reglamento Modelo del RID, ADR, Código IMDG, son por una parte todo lo relacionado con security, que no se sabe muy bien que tiene que ver con esto, pero como no había convenio internacional donde encajarlo mejor se metió en el Reglamento Modelo y todo lo relativo al sistema de marcado de explosivos, es un sistema de marcado exclusivamente con fines de seguridad física. Se buscaron otras alternativas, otros convenios internacionales donde incluir el tema de "security", no se encontró ningún sitio mejor, se convenció al Subcomité de que hicieran el favor de meterlo. En principio, que no sea el sitio pertinente no es impedimento absoluto para incluir algo dentro del Código IMDG o de otros reglamentos de mercancías peligrosas porque ya hay otros antecedentes.

D^a Gracia Albuquerque cree que son tres acciones diferentes, por una parte, esta lo de la clasificación del Código IMDG, por otra parte, está la prevención, y por otra parte la guía de respuesta que piensa que sale de Noruega por la necesidad del personal, como salvamento marítimo que se dedica a la prevención y lucha contra la contaminación marítima. Se está

viendo que por la casuística de la contaminación el desafío es mayor ya que hay es ver cómo se puede recuperar el medio ambiente, por eso sale la guía.

En los grupos de trabajo de la OMI de pesca fantasma también se está intentando abordar el etiquetado, como etiquetar las redes y segundo como perdidas esto principios se están aplicando. A parte de ese etiquetado y el reparto de pérdidas esta también como combatir y mitigar esas pérdidas. Son las tres acciones y son en las que se enfocan la guía de Noruega y considera que para el personal que está trabajando en la respuesta en la contaminación en la mar es un gran desafío.

En cuanto al Código IMDG cree que la diferencia que hay entre estos dos criterios, desde el punto de vista de seguridad, es que para los pellets el enfoque es nuevo desde el punto de vista de peligro o amenaza medio ambiental y como no tiene un efecto a corto plazo o agudo, sino que es más a largo plazo, pues a lo mejor es más difícil de enfocarlo, no cumple los criterios de seguridad, más bien es un pacto a largo plazo.

D. Jesús Soriano piensa que está bastante claro el diagnóstico y donde las acciones van a ser realmente eficaces. Cree que el Código IMDG es una herramienta fundamental cuando se está hablando de materias que tienen unos peligrosos intrínsecos y ahí es donde el campo de juego más eficaz para disminuir los impactos ambientales de este tipo de material que están dentro del ámbito de la prevención, primero de la pérdida de elementos de contenedores del buque, puede haber tormenta, accidentes. Para él la estabilidad, la sujeción de este tipo de contenedores que transportan los pellets es fundamental. Lógicamente si se habla de un naufragio se está hablando de un desastre absoluto.

El accidente de Sri Lanka vino como foco iniciador por parte de un accidente de mercancías peligrosas, había acumulado ácido nítrico y había sustancias que estaban clasificadas como mercancías peligrosas; el fallo estuvo en la preventiva que propone el Código IMDG para las clases de mercancías peligrosas. Clasificar por clasificar, aparte de que no sirve para nada, supone una serie de perdidas de eficiencia en la gestión de estas materias cuando se reciben o se expiden desde los puertos, que hay que decirlo también. Cuando se clasifican unas mercancías que va a ser objeto de demoras, de gestiones adicionales dentro del puerto. La sensación de impotencia que se tienen por parte de los transportistas, de distribuidores de estos productos cuando ven que se ha clasificado un material y no hay ningún retorno, ningún beneficio ambiental que justifique ni tampoco en seguridad y estar soportando esas demoras en puerto, es complicado. Nosotros en la industria y D. Juan Ruiz conoce todas estas situaciones y la iniciativa OCS está meditada con muchísimo tiempo, hablada con las autoridades y con todos los integrantes. Vemos que los navieros, los transportistas marítimos no están dentro del OCS, pero sería un objetivo común para todos creer que va por ahí la prevención eficaz.

D. Juan Ruiz cree que ese es el siguiente paso, tiene razón D. Jesús Soriano. El siguiente paso es ir al transporte marítimo y que estén dentro del

programa OCS, de momento se está dentro de la cadena de valor de los plásticos, que ya es bastante.

Para D^a Silvia García ya se han visto todos los aspectos de estas propuestas y lo que está garantizado es un debate muy interesante en la OMI. Da las gracias a D. Juan Ruiz por su colaboración.

Una vez terminados los documentos del PPR, se va a empezar la revisión del Grupo Editorial y Técnico.

DOCUMENTO 36/3/6

Propuesto por China. Propone incluir una nueva ficha para el polvo de escoria granulada de altos hornos en el apéndice I del Código IMSBC, se presenta por primera vez. Esta ficha se considera del Grupo A, con riesgo de licuado y se utiliza este producto principalmente para hacer cemento y hormigón es un polvo fino blanco-grisáceo obtenido mediante el molido de la escoria granulada, desde China anualmente se exporta unos 100 millones de toneladas, por este motivo son ellos quienes presentan la propuesta por sus intereses. También se produce y se transporta en otros lugares como Estados Unidos o Japón.

INFO 7

En el documento informal se recogen cinco anexos. El primero es 1 cuestionario de información que apoya la propuesta de inclusión sobre carga sólidas de la OMI, en el segundo la ficha de datos de seguridad, en el tercero el análisis de límite humedad en el transporte, que la marca 21,7%, el 4 es la prueba de determinación de ángulo de reposo y el 5 es una traducción de un informe de inspección de la administración.

El informe mencionado en el punto 5 es interesante porque se llevó a cabo por un inspector de la administración marítima China en el que se realizó una inspección a un buque, que parece ser que es él que está haciendo este tipo de transporte. Como este material es una especie de polvillo muy fino, el proceso de carga a bordo de los buques se podría decir que se asemeja al del cemento. El inspector se cercioró de que, en el propio buque, las tapas de las escotillas de las bodegas del buque se habían efectuado cuatro agujeros en cada bodega 1-2-3- para ajustar un tubo por el que se va a introducir la carga, de manera que quede hermético. Ha verificado que cada boca tendría su capa con el mismo grosor que la propia tapa de escotilla. Esas tapas cerradas herméticamente o juntas de goma y 8 tornillos se supone que garantiza la hermeticidad en el proceso de carga de la mercancía.

D^a Silvia García dice que esto también se fabrica en España, en un subproducto con la escoria de los altos hornos.

D^a Nuria Lacaci quiere decir que, a través de su asociación, representa al sector industrial, para varias propuestas que se presentan, a productores de este tipo de materias primas. En esta ocasión es el polvo de escoria y también un subproducto de los procesos de altos hornos. Aunque no tienen mucho que

aportar, en realidad, no tienen experiencia en el transporte de graneleros de este tipo de sustancias, se fabrican y se exportan. No pueden aportar mucho más, pero si van a hacer un seguimiento de como pueden evolucionar estos productos.

A D^a Silvia García le agradecerá ver que hay un seguimiento por parte de la industria y entiende que implica que se han leído las propuestas de China y están de acuerdo.

D^a Nuria Lacaci indican que nuestros productores de estas materias conocen lo que se está haciendo en China, pero ellos no utilizan los graneleros para su transporte.

DOCUMENTO 36/3/12

Presentado por Chile. Propuesta para incluir las fichas relativas al nitrato potásico, sin clasificar, el nitrato sódico, sin clasificar y la mezcla de nitrato potásico y sódico sin clasificar, en el apéndice 1 del Código IMSBC. Son fichas de nueva creación, hasta ahora no se habían propuesto y lo que pretenden es categorizar las tres cargas como grupo C.

Sucede que en el Código IMDG ya existen 3 cargas ONU 1486, 1498 y 1499, que están clasificadas como clase 5.1., sustancias oxidantes. Sin embargo, en el Código IMDG estos tres números ONU están exentos con la disposición especial 964, de aplicación en el propio Código IMDG, dice que cuando se transporte como granulo no desmenuzable, en forma granular y pasa las pruebas de oxidación de las sustancias solidas del Manual de Pruebas y Criterios, debiendo ir, en todo caso, acompañado de un certificado de laboratorio que así lo acredite. De tal manera que, si cumple todo esto, no serían considerados peligrosas esas cargas de acuerdo con el Código IMDG. Esta propuesta, para hacer esta diferenciación, que ya se incluyó en el año 2009 en el Código IMDG, la propuso Chile.

Además, en ADR, RID, y ADN se garantiza también una excepción al cumplimiento para el nitrato potásico y nitrato sódico cuando se transportan de forma granular, en ese caso no se consideran de la clase 5.1., además en el Código IMSBC hay ejemplos de otras cargas en la que se prevé una diferenciación de una carga de grupo B y la misma de grupo C, dependiendo de su composición química y de su forma física los riesgos podían variar o desaparecer, por ejemplo el fertilizante de nitrato amónico los hay de los dos tipos grupos B y C.

Lo que sucede con las tres cargas que se presentan ahora la equivalencia de estas tres cargas del Código IMSBC, como ya ocurre en el Código IMDG, supone la inconsistencia en el transporte multimodal. Por ello Chile como principal productor de estos productos, 47% a nivel global, propone generar las fichas correspondiente individuales para este tipo de cargas cuando sus características físicas no resultan peligrosas.

En el Anexo del documento se presentan las tres cargas.

INFO 12

Se incluyen dos anexos: un cuestionario de información sobre cargas sólidas de la OMI y en anexo 2 hay un informe sobre el estudio y determinación del tamaño crítico de las partículas del nitrato potásico y nitrato sódico para no ser considerados de la división 5.1.

D. Iñigo Elorza dice que lo que acaba de decir la representante de la Dirección General de Marina Mercante, está de acuerdo con lo dicho pero que quería hacer una observación, la disposición 964 del Código IMDG permite a estos productos de Chile, no tanto clasificarlos como 5.1. si son transportados embalados están exentos del 5.1. pero tienen que ser transportados embalados.

D. Silvia García pregunta si se refiere en bulto.

D^a Amelia contesta que tiene que ir en bulto, porque la disposición especial 964, se incluye en el Código IMDG y éste únicamente regula las mercancías en bulto.

D^a Silvia García dice que en bulto o en contenedor a granel. Le parece que lo más importante es reflejar precisamente la unión con estos ensayos que también se piden en el Código IMDG que se declaren como sólidos no oxidantes. Hay que presentar un certificado para considerar esta carga exenta; esta nueva ficha cada vez habría que presentar un certificado diciendo que se han hechos estos ensayos y que ha resultado no ser una sustancia oxidante. Lo que dice D. Iñigo Elorza tiene toda la razón, al final hasta los propios ensayos están concebidos para una cantidad de materia pequeña no para un barco, entiende que los chilenos deben de ser los mayores expertos en esto esa misma sustancia y si lo proponen es porque creen que no tiene peligro.

4. Otros asuntos

D^a Silvia García comenta que, como en anteriores ocasiones, si se publica algún otro documento se remitiría por si alguien desea hacer algún comentario.

Cree que no va a convocar otra reunión del PPR, que es dentro de un mes, los documentos más señalados ya se han visto y si se publican algún otro se remitirán por si se quiere hacer algún comentario.

La próxima reunión de esta Subcomisión se celebrará en septiembre para estudiar los documentos presentados en para las reuniones del Comité CCC y el Grupo Editorial y Técnico.

En junio se va a celebrar la Reunión del Libro Naranja, por lo que se convocará a los miembros de las cuatro subcomisiones.

D. Iñigo Elorza teniendo en cuenta la dificultad de acceso a la documentación de la OMI, teniendo en cuenta que hay que pagar dinero quería preguntar si la enmienda 20 del Código IMDG, quiere preguntar cuando está prevista su publicación en el BOE.

D^a Amelia González informa que se acaba de hacer la toma de conocimiento del procedimiento previo que hay que hacer en la Dirección General de Marina Mercante junto con un informe para enviar al Ministerio de Asuntos Exteriores, Unión Europea y Cooperación para se pueda publicar en el BOE. Entiende de que antes de que entre en vigor que es en junio estará publicado la última versión del Código IMDG.

D^a Silvia García dice en el momento en que se publique como toda la legislación que se publica, en relación con la normativa de transporte de mercancías peligrosas, se remitirá a todos un correo electrónico para informar de la publicación junto con el enlace del BOE. Agradece la tramitación para su publicación.

Madrid, 3 de marzo de 2022

Silvia García Wolfrum

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.