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 7 DE SEPTIEMBRE DE 2011 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:

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

Dª Pilar López Fernando, del Ministerio del Interior.

D. José Sierra Méndez, del Ministerio de Defensa.

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

Dª Gracia Alburquerque López-Tofiño, de SASEMAR

Dª Lucía Páramo, de AEUTRANSMER

D. Oscar Echegoyen Silva, de ECA-BUREAU VERITAS (AEGIC)

Secretaria:

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

Excusan su asistencia:

D. Manuel Carlés Beira, del Ministerio de Fomento.

D. Javier Castillejo, del Ministerio de Fomento.

En Madrid, a las 17:00 horas del día 7 de Septiembre de 2011, 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 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.- 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 22 de Febrero de 2011, 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.

Punto 3.- Documentos a tratar en el próximo Subcomité de Transportes de mercancías peligrosas, a celebrar en la OMI DEL 19 al 24 de septiembre de 2011.

La Presidenta de la reunión informa a los asistentes que la próxima semana se va a celebrar la sesión número 16 del Subcomité DSC de la IMO y que se les ha facilitado los documentos que se van a tratar en ella por si los miembros de la Subcomisión desean hacer algún comentario y trasladarlo al Subcomité.

PASEO DE LA CASTELLANA, 67
28071 MADRID

Comenta que primero se van a estudiar los documentos del punto 3 que son los relacionados con las mercancías peligrosas y, si alguno de los presentes esta interesado en hacer algún comentario referente a alguno de los otros puntos, punto ella lo trasladaría a la reunión.

El punto 3 comienza con un documento de la Secretaria, se están estudiando las enmiendas para al IMDG sobre la versión 36/12 que se podrá empezar a utilizar el 1 de enero del 2013 y será obligatoria a partir de enero del 2014.

El documento 16/3/6, de Alemania, explica que, con anterioridad, para que una sustancia asignada a una entrada genérica o no especificada en otra parte fuera contaminante para el mar, tenía que contener un 10% de contaminante del mar o un 1% de otro contaminante. Hoy en día lo son aquellas que cumplen también con los criterios de 2.9.3 de IMDG y pueden también serlo los desechos del Convenio de Basilea o las sustancias que están clasificadas como peligrosas para el medioambiente por un Gobierno. Por tanto, se propone asignar una disposición especial a los 3077 y 3082 que diga: 9XX: "*las remesas que satisfagan los criterios de clasificación de las sustancias potencialmente peligrosas para el medio ambiente indicados en el 2.9.3 del presente Código están sujetas a las prescripciones relativas a la documentación y al marcado aplicables a los "contaminantes del mar*".

También se puede proponer de otra forma que sería insertar una aclaración general en el 2.10.2.4 y 3.2.1 del IMDG. El punto 2.10.2.4 se podía redactar: "*En la columna 4 de la Lista de Mercancías Peligrosas también se facilita información sobre los contaminantes del mar, mediante el símbolo "P" para una sola entrada. La indicación "-" en esta columna no excluye la aplicación de los criterios de clasificación indicados en 2.10.3*".

En 3.2.1, la frase siguiente se añade al final de la columna 4: "*La indicación "-" no excluye la aplicación de los criterios de clasificación indicados en 2.10.3*".

D. Iñigo Elorza en principio esta en contra de esta propuesta por que hay un sistema de clasificación de estas materias potencialmente contaminantes que están incluidas en la Clase 9. Lo que pretende Alemania es, basándose en disposiciones suyas, clasificar estas materias de manera menos unificada. Se rompería así la armonización al clasificar estas materias cada país de manera distinta. Las exigencias de Naciones Unidas, ADR y RID son más exigentes. Piensa que va en contra la unidad de mercado y la clarificación de las normas, se complicaría más este tema. Y, en todo caso, añade, el foro de discusión más adecuado sería Naciones Unidas.

En el documento 16.3.7, D. Iñigo Elorza hace un apunte pero no objeta respecto al mismo.

El documento 16/3/8 presentado por Alemania propone dividir la columna 16 en dos, 16a y 16b, una para estiba y otra para segregación. Dª Lía Calleja piensa que si se aprueba este documento supondría una mayor facilidad de lectura y manejo de la lista.

El documento 16/3/9 está presentado por Irán. Este documento tiene su origen en un accidente de los buques de la compañía CMA, CGM Intensity y Safian. Se explica que se produjo porque el grupo de embalaje asignado al peróxido de hidrógeno que tenía una densidad del 57 % no era el adecuado dadas las elevadas temperaturas ambientales. El calor dio lugar a una reacción química que liberó oxígeno que entró en contacto con el peróxido y dio lugar al suceso.

La propuesta es que en el ONU 2014 la densidad se corrija a un valor entre 20 y 50% y que en el 2015 se corrija a superior del 50%. Quieren que se prohíba el transporte de ONU 2015 en zonas calurosas o que se transporten en contenedores refrigerados y que se prohíba el uso de madera y cartón para separar la carga, etc.

D. Iñigo Elorza quiere ver primero el debate que se va a establecer en la reunión y no se pronuncia en un principio.

El documento 16/3/11 está presentado por los Fabricantes de pintura y tintas de imprimir. El contenido del documento es el siguiente: conforme a la disposición especial 274, hay que marcar el nombre de expedición de los contaminantes del mar en los bultos y en los documentos con el nombre de los ingredientes contaminantes, lo cual supone un problema para el sector de las pinturas y disolventes por ser muy complejos y dar lugar a equivocación. Propusieron en su día en el TDG asignarles ONU específicos pero se les dijo que no ya que otros podrían empezar a pedir números adicionales también. Finalmente, como el problema principal lo tienen con las LQ, proponen modificar el 3.1.2.9.3 para que diga: "*Las prescripciones de 3.1.2.9.1 no se aplican a los contaminantes del mar cuando estos vayan embalados/envasados en cantidades limitadas de conformidad con lo dispuesto en el capítulo 3.4 [o en bultos con arreglo a la disposición de embalaje/envasado PP1]*". Se solicita también la enmienda del 5.4.1.4.3.5 de modo que rece: *"(….) y, en el caso de las entradas genéricas o las entradas "no especificadas en otra parte" (N.E.P.), el nombre de expedición se completará con el nombre químico reconocido del contaminante del mar, excepto cuando las mercancías estén embaladas/envasadas en cantidades limitadas de conformidad con lo dispuesto en el capítulo 3.4 [o en bultos con arreglo a la disposición de embalaje/envasado PP1]*"

Según el documento 16/3, las reglas 3 y 4 del MARPOL se modifican automáticamente al enmendar las disposiciones del IMDG sobre marcado, etiquetado y documentación, así que se entiende que no hace falta modificarlo. Presentan como anexo el documento que se presentó y el informe de resultados.

Respecto al 16/3/4, D. Iñigo Elorza esta satisfecho con la claridad que hay actualmente y cree que el Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino también. Esos productos de manera genérica se utilizan los ONU 3077 y 3082 para sustancias potencialmente peligrosas para el medio ambiente y piensa se debería remitir a las recomendaciones de las Naciones Unidas. Cree que no se debería aprobar. Dª Lía Calleja añade que en principio no se podría aprobar únicamente para el medio marítimo.

16/3/18 es un documento presentado por Francia y Reino Unido. Los BK1 están prohibidos pero desde 2007 Francia y el Reino Unido dan excepciones para desechos bajo el ONU 3077 por dos motivos, uno que a veces desprenden gases y dos que si no se permite llevarlos así no llegan a las instalaciones de reciclaje adecuadas y se entierran. Por eso propone que lo hagamos todos y, para ello, quiere que se añadan una serie de modificaciones.

Iñigo, dice que por se Francia y Reino Unido los países que lo proponen, será una propuesta fuerte y es probable que sea adoptada.

El 16/3/20 está presentado por la CEFIC, sobre el que D. Iñigo Elorza comenta que de este tema se hablo en el Grupo Editorial Técnico y no quedo muy clara ni la postura, ni los criterios ni las posibles soluciones, por lo que propone esperar el debate que se va entablar en la reunión y oír la opinión de los expertos.

El 16/3/24 está presentado por Corea. En la Edición 35-10 no hace falta que los LQ sean marcados o etiquetados con la marca de contaminante marino, el nombre apropiado de envío o el número UN, sólo con la marca del 5.2.1.9. Quieren que se incluya el UN dentro de la marca y propone lo mismo para el transporte por vía aérea. D. Lía Calleja añade que este tema debería ir al Libro Naranja, al ser allí donde se aprobaron estas etiquetas.

16/3/29 es un documento presentado por Estados Unidos y se refiere al documento 16/3/4. Proponen que no se enmiende el Código IMDG. D. Iñigo Elorza dice el documento no es muy claro y da la impresión que quiere dilatar el asunto.

El INF 5 solicita que se modifique el 7.1 para poder usar el término magazine y lo definen en el 7.1.7.12 como unidad cerrada para clase 1. D. Iñigo Elorza piensa que es una terminología nueva y que hay que aclararla en Naciones Unidas.

El Sr. Elorza habla de un documento presentado por Alemania que se refiere a la circular 1202 sobre defectos estructurales graves y que entra dentro del punto 10 del orden del día. Alemania propone una tabla que D. Iñigo Elorza considera adecuada pero que cree que sería difícil controlar, por lo que propone en primera fase aplicar los criterios de esta tabla a los contendores que transporten mercancías peligrosas y, después de estudiar los resultados, ver si los criterios se pueden aplicar al resto de las materias transportadas en contenedores. Cree que mejor el documento se presente primero en Naciones Unidas y más tarde se considere para el Código IMDG.

Dª Lía Calleja dice que hasta el día 19, si se desea hacer algún otro comentario sobre los documentos de esta reunión, se pueden mandar a su correo electrónico.

Punto 4.- Otros Asuntos

D. Iñigo Elorza informa que, como representante del Ministerio de Industria, Turismo y Comercio, todos los años va a Londres y asiste a la exposición de los resultados del programa de inspección de contenedores anual que presentan una gran parte de los países. España no presenta ningún resultado. Junto con su Subdirector, D. Timoteo de la Fuente, se esta estudiando el tema de inspección de contenedores por todos los modos de transportes de mercancías peligrosas. Se quiere hacer pocos controles muy concretos y más tarde extrapolar los resultados para conseguir una estadística para presentarla en la reunión ya mencionada.

Y sin ningún comentario más se levanta la sesión agradeciendo la asistencia a los participantes.

Madrid, 14 de Septiembre de 2011.

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