MINISTERIO
DE FOMENTO

SECRETARÍ GENERAL
DE TRANSPORTES

DIVISIÓN DE ESTUDIOS
Y TECNOLOGIA DEL
TRANSPORTE

COMISION Y COORDINACIÓN
DEL TRANSPORTE DE
MERCANCÍAS PELIGROSAS

ACTA DE LA REUNIÓN DE 4 DE MAYO DE 2017 DE LA SUBCOMISIÓN PARA LA COORDINACIÓN DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS PELIGROSAS POR VÍA MARITIMA

Presidente:

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

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

D. Manuel Carlés Beira, del Ministerio de Fomento.

D. Francisco Javier Castillejo, del Ministerio de Fomento

D. Enrique Sánchez Mota, de BEQUINOR

D. Rafael López-Lorente, de AEUTRANSMER

D. José Cristian Castaño Fernández, de CCOO

Secretaria:

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

En Madrid, a las 10:00 horas del día 4 de Mayo de 2017, en el Sala de Reuniones (Edificio A, 3ª Planta) del Ministerio de Fomento, tiene lugar la reunión de la Subcomisión del Transporte de Mercancías Peligrosas por Vía Marítima, bajo la presidencia de Dª Silvia García Wolfrum, con la asistencia de las personas que se relacionan al margen.

PUNTO 1.- APROBACIÓN DEL ORDEN DEL DÍA.

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

PUNTO 2.- APROBACIÓN DEL ACTA ANTERIOR.

Leída el Acta de la reunión anterior de la Subcomisión del Transporte de Mercancías Peligrosas por Vía Marítima, celebrada el día 1 de septiembre del 2016, 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.- ESTUDIO DE LAS PROPUESTAS PRESENTADAS POR LOS DIFERENTES PAÍSES EN LA PRÓXIMA REUNIÓN DEL GRUPO EDITORIAL Y TÉCNICO A CELEBRAR EN LONDRES DEL 8 AL 12 DE MAYO DEL 2017.

Dª Silvia García indica que en este punto se van a presentar los documentos que se van a ver en la Reunión del Grupo E&T que se va a celebrar en Londres. A esta reunión van a asistir los representantes

PASEO DE LA CASTELLANA, 67
28071 MADRID

DOCUMENTO E&T 27/3/5. Presentado por Francia. Propone dos opciones, enmienda al 5.4.1.4.1 o a las disposiciones especiales 376 y 377 del Código IMDG. Ocurrió un incidente en un barco con bandera francesa, llevaban baterías de ión litio - ONU 3480- para reciclado e iban bajo la disposición especial 377 que las exime de todo y sólo tienen que llevar el rotulo de que es una batería de ión litio para eliminación o reciclado. Fueron estibadas en la en bodega en lugar de ir en cubierta y se provocó un incendio.
Cuando estudiaron el incidente se dieron cuenta que el personal cuando leyó la documentación, como solamente vieron que era una batería de litio para reciclado o estropeada lo llevó a la bodega.

Lo que proponen son dos cosas, bien modificar las dos disposiciones especiales 376 y 377 poniendo que en el documento de transporte se escriba que vas bajo la disposición especial 376 o 377; o bien hacer una modificación en el punto 5.4.1.4.1 que es el punto de Código IMDG donde se describe la materia, en ese caso se pondrá que se va bajo una disposición especial. De estas dos opciones prefieren la segunda, en ambas situaciones habría que ir primero al Libro Naranja, se está hablando de dos disposiciones especiales de baterías de un calado absoluto y también se está hablando de la información del 5.4.1.4.1. Cuando se va bajo esas disposiciones especiales no hay que cumplir el 294, que son las baterías de litio, se salta todo el Código IMDG y solamente pones con el rótulo que eres la batería para deshecho y eso es lo que llevo a un mala estiba de esa carga.

A D. Manuel Carlés no le parece que el argumento de la investigación se basara en la disposición especial.

Dª Francisca Rodríguez dice que ellos lo que explican es que falta información ,o información relevante para la estiba de esa carga. Además ellos dicen que lo de poner en la propia disposición especial 376 o 377 que debe poner “bajo la disposición especial” en el documento de transporte , eso ya lo pone en otras disposiciones por ejemplo en la 363, que es la de vehículos, no sería la primera vez.

D. José Castaño pregunta qué fue exactamente lo que produjo el incendio, el hecho de haber estado en la bodega u otra mercancía que había alrededor.

Dª Francisca Rodríguez comenta que no habla de otras mercancías habla del tiempo, tardaron en darse cuenta de manera que el tiempo ayudó a que el incidente fuera mayor.

D. Francisco Javier Castillejo dice que si va en bodega es más difícil sofocar el incendio que si va en cubierta

Dª Silvia García siendo baterías de litio es posible que se incendiaran solas. El análisis no se centra en el porqué del incendio sino en las consecuencias,y en que tardaron en acceder y como consecuencia se extendió más.

D. José Castaño dice que lo enfocaba en lo que haya producido el daño porque lo mismo era también consecuencia de otros elementos que hayan incitado a que se produjera el daño, y lo mismo fue que estuviera en la bodega o en la cubierta.

D. Manuel Carlés dice que habría que consultar en el Código IMDG que disposición de estiba tiene.

Dª Francisca Rodríguez le informa que la categoría de la estiba es A y código SW 19 en los casos de que este bajo la disposición especial 376 y 377.

D. Manuel Carlés indica que esa disposición es sobre marcaje.

Dª Silvia García dice que básicamente lo que quieren es un marcado mayor en este tipo de envíos, las dos opciones que proponen están referidas a la declaración y al documento de transporte.

Dª Francisca Rodríguez dice que lo que quieren es más información para que la persona que tiene que estibar esa mercancía sepan donde tiene que hacerlo.

Dª. Silvia García dice que realmente lo que no hace es imponer que se tenga que estibar en cubierta.

D. Manuel Carlés dice que eso es lo que estaba consultando el Código IMDG y lo que no entiende.

Dª. Francisca Rodríguez dice que ante ese caso pregunta si se puede hacer algún comentario.

D. Manuel Carlés dice que técnicamente no tienen ahora fundamentos para hacerlo, solamente es el análisis de la propuesta. Es sobre una disposición que afecta a marcaje y que se puede considerar que se debería de sacar sobre el fundamento de estiba, pero técnicamente no tienen fundamento para que se haga de otra forma.

D. José Castaño vuelve a pregunta sobre qué es lo que ha producido el incendio. Si se estiba mucho junto, o si puede ser por falta de ventilación. Habría falta saber qué es lo que ha producido ese problema para poder saber las medidas que hay que tomar para evitarlo y donde y como se debe de estibar.

Dª Silvia García responde que no hay información al respecto, pero que se puede partir de la base que se han incendiado solas porque es uno de los fenómenos que tienen este tipo de baterías.

D: José Castaño dice que habrá que saber si se han incendiado solas en la cubierta o en la bodega.

Dª Silvia García dice que es un tema de accesibilidad. Personalmente cree que la segunda opción que plantean no la dice mucho porque lo que piden es que añadas la disposición especial a la documentación de transporte, entonces no entiende cómo se puede aprobar la primera y la segunda opción.

Dª Francisca Rodríguez dice que está diciendo lo mismo en dos sitios distintos lo dice en el 5.4.1.4.1.y en las disposiciones especiales 376 y 377.

Dª Silvia García dice que tanto en un sitio como en otro el efecto que tendría sería el mismo, que al final en el documento de transporte hay que incluir las palabras “ transporte de acuerdo con la disposición especial 376”, piensa que meterlo en los sitios no tiene sentido.

Dª Francisca Rodríguez dice que ellos dicen que se puede aprobar, tanto si se aprueba la primera como la segunda hay ir directamente al Libro Naranja ,y si lo meten en las dos disposiciones están metiendo algo que ya está.

D. Manuel Carlés dice que hay dos disposiciones especiales de embalaje la P908 o la P903 y que la P908 es más restrictiva el matiz está ahí en hacer esa distinción que permite que una sea más restrictiva que la otra y se le permite con la disposición especial, piensa que quiere ir por el marcaje.

Dª Silvia García dice que la P908 es la instrucción de embalaje para pilas dañadas o defectuosas y la P903 para las pilas nuevas que no están defectuosas, entiende que lo que tiene que aplicar es la disposición de embalaje P908 y la disposición especial 376 es la que te obliga a usar la P908 y tiene que ser así. No se está hablando de cambiar nada ni las condiciones de estiba ni de embalaje ni de nada solamente en este documento quieren que en el documento de transporte te venga expresamente

que se está transportando de acuerdo a esta disposición especial y que por tanto se puede deducir que las baterías son defectuosas.

D. Manuel Carlés pregunta si la categoría sigue siendo igual sobre cubierta o bajo cubierta y si dicen algo de eso.

Dª Silvia García contesta que de eso no dicen nada.

Dª Francisca Rodríguez dice que lo que se pretende con este documento es que haya mayor información sobre la carga. De la disposición especial 376 no habla de la instrucción de embalaje.

D. Manuel Carlés dice que por entender esta propuesta, pero con esta propuesta la información sigue siendo la misma.

Dª Silvia García dice que la información sigue siendo la misma pero te dicen que en este momento la información te viene en el propio bulto.

D. Manuel Carlés dice que si le exime del manifiesto de poner que es la carga, porque si viene en el bulto.

D. Francisca García te dice batería de ión litio dañada o defectuosa.

Dª Silvia García le contesta que el número ONU no ha cambiado en las baterías datadas o defectuosas tienen el mismo número ONU.

D: Manuel Carlés dice que es así porque el Libro Naranja le sigue dando la misma numeración lo único que cambia es la disposición de embalaje.

Dª Silvia García dice que en esta propuesta lo que se pide es más información de estas baterías que están defectuosas.

D: Manuel Carlés dice que lo ve técnicamente el Código IMDG le permite que aunque esa batería sea defectuosa que cuando se vaya a transportar tienes que aplicar una disposición de embalaje y técnicamente el buque lo que tiene que decidir si va en cubierta o bajo cubierta y el Código IMDG le permite ambas; es una cuestión de donde lo quiera poner la compañía si lo pone en cubierta o bajo cubierta con la misma información haga lo que haga va a estar bien según el Código IMDG. Es una decisión personal del capitán.

Dª Silvia García también lo ve así.

D Manuel Carlés pensaba al revés que la disposición especial limitaba que fuera en cubierta, pero da igual es por entender el documento.

DOCUMENTO E&T 27/3/6. Presentado por Francia. Habla del punto 5.4.5. -que es el impreso para el transporte multimodal de mercancías peligrosas-.expone que la forma de decirlo está anticuada con respecto a otros códigos y lo que propone es hacer una modificación en el 5.4.5.1. para igualarlo más o menos con lo que dice, por ejemplo, ADR, esta fórmula se puede utilizar a efecto de la declaración de mercancías peligrosas y el certificado de arrumazón en el caso de transporte multimodal de las mercancías peligrosas. Proponen añadir en el 5.4.5.1 lo que viene puesto en el ADR.

D. Manuel Carlés pregunta si eso no viene en el Código IMDG en el capítulo 5 en un apartado, eso no viene en un documento, pregunta si no viene esa frase ya.

Dª Francisca Rodríguez dice que lo que proponen es añadir la frase igual que en ADR, y "ejemplo de formulario marco que puede utilizarse a efectos de la declaración de mercancías peligrosas y certificado de arrumazón", llevaría dos modificaciones incluidas.

D. Manuel Carlés dice que si lo que viene en el documento incluirlo en el texto Código IMDG.

Dª Francisca Rodríguez contesta que incluirlo en el 5.4.5.1., vendría un punto y aparte con esa frase.

Dª Silvia García dice que ese mismo impreso viene en el Libro Naranja, la misma frase que pretenden incluir y que está ya en el ADR no está incluido en el Libro Naranja, pero piensa que no estaría de más.

Dª Francisca Rodríguez dice que es la frase es la misma pero no utilizan la palabra "ejemplo". Esto llevaría otra modificación en el 3.4.6.1. y en el 3.5.6.1. que hablan de declaración de mercancías peligrosas y aquí se está hablando del impreso para el transporte multimodal de mercancías peligrosas, ya no utilizan la palabra declaración de mercancías peligrosas.

Dª Silvia García dice que este documento es un poco lioso porque lo que proponen es cambiar la expresión "declaración de mercancías peligrosas" por "el documento de transporte de mercancías peligrosas" y además que lo incorpore el RID ADR y cree que el RID y el ADR ya tienen definido el documento de transporte de mercancías peligrosas que no es el marítimo.

Dª Francisca Rodríguez dice que por eso es la discusión. Ellos también quieren cambiar, lo antes ya dicho, "declaración de mercancías peligrosas" por "documento de transporte de mercancías peligrosas".

Sin más asuntos que tratar agradece la asistencia e indica que probablemente la siguiente reunión de la Subcomisión de marítimo la mediados del mes de abril.

Sin ningún comentario más se levanta la sesión a las 11:05, agradeciendo la asistencia a los participantes.

Madrid, 4 de Mayo del 2017

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