



ACTA DE LA REUNIÓN DE 3 DE SEPTIEMBRE DE 2014  
DE LA SUBCOMISIÓN PARA LA COORDINACIÓN DEL TRANSPORTE DE MERCANCIAS  
PELIGROSAS POR VÍA MARITIMA

Presidente:

D<sup>a</sup> Silvia García Wolfrum, Jefa de Área de la Comisión de Coordinación del Transporte de Mercancías Peligrosas del Ministerio de Fomento.

Asisten:

D<sup>a</sup> Francisca Rodríguez Guzmán, de la Comisión de Coordinación de Transportes de Mercancías Peligrosas

D. Francisco Javier Castillejo Reyes, del Ministerio de Fomento

D<sup>a</sup> M<sup>a</sup> Teresa Goizueta Ruiz, del Ministerio de Defensa.

D. José Antonio Delgado, del Ministerio de Industria, Energía y Turismo.

D. José Ignacio Sánchez Carazo, del Ministerio de Industria, Energía y Turismo.

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

D<sup>a</sup> Cristina Jiménez Padilla, de la Generalidad de Cataluña.

D. Jon Azkue Manterola, de CC.OO

D. Jesús Soriano Montes, de FEIQUE

D. Marta Mira Pueo, de ANESCO

D<sup>a</sup> Gracia Albuquerque López-Tofiño, de SASEMAR.

D. Enrique Sánchez Mota, de BEQUINOR

D. Jordi Rosés Ruiz de Aguirre, de ALQUIMIA.

D. Arturo González Cobaleda, de AECSE

En Madrid, a las 10:00 horas del día 3 de Septiembre de 2014, en el Sala de Proyecciones (Edificio A, 1<sup>a</sup> Planta) del Ministerio de Fomento, tiene lugar la reunión de la Subcomisión del Transporte de Mercancías Peligrosas por Vía Marítima, bajo la presidencia de D<sup>a</sup> Silvia García Wolfrum, con la asistencia de las personas que se relacionan al margen.

**PUNTO 1.- APROBACIÓN DEL ORDEN DEL DÍA.**

D<sup>a</sup> 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 23 de Abril de 2014 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 QUE SE ESTUDIARÁN EN EL SUBCOMITÉ DE TRANSPORTE DE CARGA Y CONTENEDORES CCC 1, A CELEBRAR EN LONDRES DEL 8 AL 12 DE SEPTIEMBRE DE 2014**

D<sup>a</sup> Silvia García indica que en este punto se van a presentar los documentos que se van a ver en la Reunión del Subcomité de Transportes de Carga y contenedores CCC1, que se va a celebrar en Londres del 8 al 12 de septiembre de 2014. A esta reunión van a asistir los representantes permanentes que tiene la Dirección General de Marina Mercante en Londres, todos los



Secretaría:

D<sup>a</sup>. M<sup>a</sup> Teresa Hernando Cascajero, de la Comisión para la Coordinación del Transporte de Mercancías Peligrosas.

Excusan su asistencia:

D<sup>a</sup> Lucia Páramo, de Aeutransmer

comentarios que surjan en esta reunión se les comunicarán desde la Comisión.

En primer lugar se revisaran los documentos formales para después continuar con los documentos informales. D<sup>a</sup> Francisca Rodríguez va ser la persona encargada de presentar y explicar los documentos.

El Subcomité que en la OMI, hasta ahora, venía estudiando el transporte de mercancías peligrosas ahora se llama CCC, Subcomité de Cargas y Contenedores, está es su primera sesión, anteriormente se denominaba DSC, que ha tenido 18 años de vigencia. De los documentos que se han presentado se relacionan a continuación aquellos en los que se hicieron comentarios por parte de la Subcomisión.

Los documentos para esta reunión están contenidos en 12 puntos, son muchos documentos, pero solo se van a presentar en esta reunión los que se refieren al transporte de mercancías peligrosas.

El punto 3 del Orden del Día de la reunión del CCC hace referencia al Convenio de Seguridad de los Contenedores, en adelante CSC, de 1972 y a todas sus circulares. Recoge tres documentos que ha presentado principalmente la Oficina Internacional de contenedores y transporte intermodal (BIC) y la Asociación Internacional para la Coordinación de la Manipulación de la Carga (ICHA). En resumen, lo que aportan estos cuatro documentos es la puesta en conocimiento de una base de datos mundial que ha propugnado la BIC y en la que están trabajando desde el DSC-16. El año pasado se aprobó la creación de esta base mundial que va a recoger todos los programas aprobados de exámenes continuos a nivel mundial. La base ya ha tenido una prueba piloto en enero del 2014. La sede va a estar en la OMI, y todos los países conocerán la manera de acceder a ella y, en cuanto a su mantenimiento físico y económico va a depender de la BIC. Tiene bastante importancia porque la modificación que ha hecho del CSC y, que va a formar parte de IMDG, obliga, o quiere obligar, a que los países, las administraciones de los países aporten todos los datos necesarios, aunque existen reticencias por parte de las administraciones. La base está hecha y, también el programa piloto.

D<sup>a</sup> Pilar Mendoza duda si la citada base va a recoger las inspecciones que se hacen a los contenedores en todos los países.

D<sup>a</sup> Francisca Rodríguez contesta que la base va a recoger todos los programas de inspección de contenedores a nivel mundial. La información quedará depositada físicamente en la OMI, los países no querían que esa información quedara en manos de la BIC, por ello, había tanta reticencia; esta idea lleva tres años en marcha y, todavía no ha terminado, sin embargo con la aprobación de la modificación del CSC se ha dado un paso importante.

Enrique Sánchez comenta que ha estado revisando los documentos y no ha detectado el contenido de la base de datos, entiende que lo que se pretende es introducir en esa base de datos de los contenedores que han pasado inspección y su situación en un momento determinado, para que desde cualquier punto del mundo conocer si ese contenedor está en orden, ha pasado la inspección reglamentaria etc. Y, cuáles son sus características, es correcto el tema.

D<sup>a</sup> Francisca Rodríguez contesta que es totalmente correcto. Es de lo que se trata y, no solamente esto, la propuesta habla incluso de la posibilidad que la base estuviera preparada para avisar si han cumplido las inspecciones, o sabes si dentro de unos meses caducan o cuando tiene que pasar la



siguiente inspección. Sabe que existe el programa piloto con la base pero no la ha visto, no ha tenido acceso.

D. Enrique Sánchez comenta que han participado 5 países. Le ha parecido muy interesante porque muchas veces llega un contenedor y no sabes realmente su situación.

Una vez terminado el Punto 3 se pasa a revisar el Punto 5 del Orden del día de la reunión de CCC que hace referencia al ISMBC y a los suplementos del mismo.

DOCUMENTO CCC 1/5/1, junto con los documentos informales números 4 y 5, todos presentados por Japón, como presidencia del Grupo de Trabajo sobre las sustancias perjudiciales para el medio marino.

Japón presenta las conclusiones del grupo de trabajo. El documento básicamente aprueba una nueva modificación del Código Marítimo Internacional de Cargas Solidas a Granel (ISMBC). Se crea una nueva entrada para aquellas sustancias perjudiciales para el medio marino, en este punto todos están de acuerdo. Lo más problemático es que se establecen una serie de circulares en la que van a recoger dos listas de estas cargas peligrosas para el medio marino, una lista blanca y otra negra. En la lista blanca nos encontramos con una carga que no perjudica al medio marino, sin embargo la lista negra es todo lo contrario. Después de aprobar esto en el Grupo de Trabajo Japón presentó un documento diciendo que no se aprueba todavía, ya que hay mucha discrepancia y hay que seguir trabajando en ello.

Chile, Japón, Brasil junto con algún país más, han participado en el Grupo de Trabajo, han presentado documentos en lo que se pide que se estudie más este tema y, que no se tome todavía esa decisión al no existir datos suficientes y solicitan se establezcan otros ensayos, se remite a los que recogen el Manual de Pruebas y Criterios y el Sistema Global armonizado. Es una parte importante del Punto 5 que contiene todo lo que tiene que ver con el ISMBC. No hay nada aprobado al no poder llegar a un acuerdo definitivo.

D<sup>a</sup> Silvia García quiere comentar que no solamente es un tema debatido entre los países, también la industria se está posicionando, los productores de minerales que pudieran aparecer en esa lista negra, no quieren estar en ella, y hay productos que aparecen tanto en la lista negra como en la blanca, que es contradictorio. Hay un debate importante entre sectores productores intentando hacer fuerza en un sentido u otro.

DOCUMENTOS CCC1/5/2, 3,4 y 16, junto con el documento informal 6, presentados por Alemania, Italia y China. En ellos se explican las cuatro entradas que actualmente se corresponde con tortas de semillas oleaginosas. Una de ellas a su vez se divide en dos entradas dependiendo de la humedad y el porcentaje de aceite que tienen las tortas de semillas, otra entrada que se cataloga como no peligrosa, como un grupo C. El año pasado Italia presentó un documento sobre este tema. Hay muchos problemas de carga derivada de tortas de semillas oleaginosas y los subproductos de que no se pueden encuadrar dentro de las entradas actuales; España también tenemos problemas con este tipo de carga.

Todos estos documentos pretenden establecer una nueva entrada en la que recojan esas oleaginosas más sus subproductos y cambiar lo que es el concepto de clasificación de esas sustancias no solo por el grado de humedad que tenga y, por el porcentaje de aceite, sino también por la posibilidad de hacer las pruebas que contempla el Manual de pruebas y criterios para la clase 4.2, y saber si se puede clasificar o no, en esa clase. Son muchos subproductos nuevos los que se presentan y, actualmente el ISMBC no da cabida con las cuatro entradas existentes.



D<sup>a</sup> Silvia García dice que sobre esta misma entrada ya habían advertido que no es del todo coherente lo que dice el Libro Naranja, que es la base multimodal para todos los modos de transporte, y lo que dice el Código IMDG. En la actualidad, no se clasificarían de igual forma si se hace por el Código IMDG o si lo haces con el Libro Naranja. Se transmitirá estos comentarios a nuestra representación en la reunión para que aporte estos datos al debate. También informa que hay un tema que no está contemplado que son los pipos de aceituna, que interesa bastante a nuestro país, y que podría entrar bajo este número ONU y, de momento expresamente no está recogido y, también nos podría interesar que se pudiera recoger.

D. Jordi Rodé comenta que el transporte marítimo es intermodal y, que previamente suele haber un transporte por carretera, y pregunta por la nuevas fichas y, si esto significa que los posibles números ONU nuevos se van a transponer al ADR.

D<sup>a</sup> Silvia García contesta que no necesariamente. No todo lo que se considera peligroso para el transporte marítimo es mercancía peligrosa como tal, no responde a los criterios de definición de algunas de las clases de mercancía peligrosa, tiene una peligrosidad menor pero que sin embargo para el transporte marítimo y, sobre todo a granel, al transportarse en unas cantidades muy grandes se consideran suficientemente dañinas como para que tenga un tratamiento específico, para cada una de estas sustancias se abre una ficha en el Código IMSBC. Un asunto relacionado con estos subproductos para el transporte marítimo es el tema de licuefacción, simplemente por el hecho del volteo de la carga y, lo que esto puede producir en la estabilidad del buque, eso también le puede afectar a un camión pero no se está hablando de los mismo.

D<sup>a</sup> Silvia García, continúa diciendo que todo lo que tiene que ver con una sustancia nueva tiene que pasar por las reuniones de Libro Naranja, que es el Subcomité encargado del transporte multimodal. Cualquier propuesta nueva de modificación incluso, si se llegara a un acuerdo dentro del marco de la OMI, tienen que presentarlo a la reunión multimodal para que se discuta y sea el mismo número ONU para todos los modos de transporte.

D<sup>a</sup> Pilar Mendoza pregunta si en lo que se refiere a las pipas de aceitunas también tendría que llegar al Subcomité para aprobar ese posible nuevo ONU. D<sup>a</sup> Silvia García contesta que en el IMDG hay columnas que son comunes con la Reglamentación Modelo y otros códigos y otras no,. La OMI tiene una columna específica que es “descripción”, donde se puede poner de todo y en ese número ONU, en la columna citada, pone una serie de ejemplos sobre las materias que se podrían considerar incluidas en él. El texto es bastante extenso, se puede encontrar la colza, la soja, la pipa de girasol etc., pero no los pipos de aceituna; el que no esté expresamente puesto como ejemplo no significa que no se pueda transportar bajo este número ONU, pero obviamente facilitaría mucho que estuviera puesto dentro de estos ejemplos. En este sentido, cualquier sustancia que responda a la definición de este número ONU se transportaría bajo ese número, pero si en los ejemplos de la OMI aparece recogido es mucho más fácil.

D<sup>a</sup> Gracia Albuquerque pregunta si lo han modificado porque ella tenía entendido que ISMBC, el transporte de carga a granel marítimo sólidos y líquidos. No tenía tendría que hacerse en función del número ONU, el ISMBC no implica que tenga asignado un número ONU de hecho lo quitaron.

D<sup>a</sup> Silvia García contesta que no, pero hay cargas que responden a ese número ONU y se transportan a granel, no todas tienen número ONU, pero está en concreto sí. En caso de que hay un número ONU este se usa, porque cuando lo llevas en bulto es número ONU y sabes que es la misma carga, entonces obviamente puedes hablar de esto como un número ONU 3086, eso hace que la ficha sea inmediata.

DOCUMENTO CCC 1/5/19. Presentado por la Secretaría. Se refiere a la nueva inclusión en el Código de todas las entradas en tres idiomas, francés, inglés y español, que se aprobó en su día en



el Grupo Editorial y Técnico celebrado en la OMI en el mes de mayo. La lista se podrá consultar en la próxima edición del Código.

Finalizada la parte 5, vamos a comenzar con la parte 6 que recoge todas las propuestas al Código IMDG, explica D<sup>a</sup> Francisca Rodríguez.

DOCUMENTO CCC 1/6/1. Presentado por Estados Unidos y DOCUMENTO INFORMAL 8

Estados Unidos como presidente de Grupo de Trabajo por correspondencia, en el que se han estado estudiando la circular DSC 12 presenta estos documentos que recogen la modificación que ha adoptado el grupo de trabajo y solicita la modificación del IMDG de acuerdo con lo aprobado en el Grupo de Trabajo.

Esta circular hace referencia a las cisternas portátiles tipo OMI. El Código IMDG ha existido durante mucho tiempo pero viene siendo obligatorio desde el año 2004; hasta entonces existía ese tipo de cisternas denominadas cisternas OMI. Cuando el Código se adaptó siguiendo las estructuras del resto de códigos, el capítulo cuarto se tuvo que modificar para recoger las cisternas tipo ONU, que son las generales y las que están recogidas tanto en el Libro Naranja como en resto de Códigos. El fin de la circular DSC 12 fue recoger la parte de la versión 29/98 del IMDG, donde se estipulaban las características de estas cisternas.

Lo se propone es modificar el punto 4.0.2.3. del Código IMDG para que estas cisternas OMI, a partir de la siguiente inspección, vayan marcadas con una serie de información sobre el espesor mínimo de la chapa, la presión mínima de ensayo, los dispositivos reductores de presión y las aberturas de la parte inferior.

DOCUMENTO CCC 1/6/3. Presentado por Alemania. En Alemania en el año 2012 hubo un accidente bastante grave en el buque Flaminea. En los estudios que se llevaron a cabo tras el accidente se llegó a la conclusión de que el problema tenía su origen en los polímeros, que fueron causantes de la explosión. Alemania propone modificar dentro de la tabla A la columna 16, donde se recoge la forma en que se tiene que estibar este tipo de cargas. También propone hacer una circular que explique y recoja cuáles son los riesgos vinculados al transporte de estas sustancias estabilizadas. Los polímeros deben de estar estabilizados porque si no este transporte no está permitido.

D. Jesús Soriano explica que después de estudiar este accidente se han estudiado tres hipótesis que empiezan con el procedimiento de polimerización y del daño por la eliminación de energía e incendio, entiende que Alemania ha decidido que estas mercancías que están estabilizadas se le asigne directamente la categoría COD que cree que es la estiba en la superficie del buque. Entiende que es lógico, sin perjuicio que se vea también todas las clasificaciones que se hacen de manera genérica asignando biunívocamente la palabra estabilizado a la categoría COD o la indicación SW1, protegido de fuentes de calor; entiende también que la clasificación genérica total de todas estas mercancías que tengan la palabra estabilizado pasen a este nuevo requisito, les parece que podía tener, en el caso de estas mercancías, algún tipo de excepción. De todas formas no han visto ninguna excepción a la lista y le parece lógica esta nueva clasificación en categoría COD a SW1.

D<sup>a</sup> Silvia García indica que Alemania también ha llevado unas propuestas a la reunión del Libro Naranja, en un principio sola y más tarde cree recordar con CECIF, para incluir las sustancias que se pueden polimerizar con unos números ONUs específicos. En principio se ha estado discutiendo si incluirlos en la categoría de autorreactivas y finalmente se ha decidido que no y, se va a presentar dentro de la clase 9. Todos los números ONUs específicos de sustancias que polimerizan seguirán existiendo, pero habrá unos números ONUs genéricos para las sustancias no recogidas que estarán en la clase 9. Esta es la decisión que se tomó el mes de junio, la propuesta concreta de este texto es muy posible que se apruebe en diciembre y se incorporaría al Código IMDG en el 2017.



DOCUMENTO CCC 1/6/4. Presentado por Bélgica. Está relacionado con el nombre técnico que completa el nombre de expedición de las entradas genéricas perjudiciales para el medio ambiente y, lo que propone es establecer una disposición especial en la que se recoja que todas estas entradas genéricas tienen que ser completadas con el nombre de la sustancia química y, para eso propone la modificación correspondiente del apartado del Código IMDG.

D. Jesús Soriano dice que analizando la propuesta y teniendo en cuenta el principio de armonización entre modos terrestre y marítimo y dejando aparte el Código de graneleros, que sería otro caso, entienden que se está hablando de mercancía envasada ya que se tiene una identificación total en los códigos terrestres entre materia peligrosa para el medio ambiente y lo que son contaminantes del mar piensa que se tiene que tender hacia la máxima armonización. No están de acuerdo con la creación de otra nueva codificación especial más para que se indique que tiene que ponerse el nombre técnico reconocido de una mercancía que es contaminante marino, ya que ello crearía otra asimetría entre los Códigos de ADR, envasados y el IMDG. Es una propuesta que dirigirán al CECIF lo que entienden es que la denominación de la mercancía debería ser igual en el IMDG y en el ADR, actualmente la diferencia que hay es que, en el IMDG exigen que además de lo que pone en los códigos terrestres se ponga el nombre técnico reconocido. Como no está así en el ADR muchos no ponen el nombre técnico, Bélgica lo ha visto, sino que confía que con poner la etiqueta del árbol y el pez muerto y poniendo en la carta de porte del ADR que es peligroso para el medio ambiente es suficiente. Su asociación está en contra de la propuesta y, lo que propondrían es la total armonización. Lo que está actualmente en el ADR pase a ser lo que se ponga en el capítulo correspondiente del IMDG cuando hablan de poner nombres técnicos a las mercancías que son genéricas, o no están especificadas en otra parte. Propone vía CECIF que haya una armonización total que no existe actualmente, y como no existe, ocurre este tipo de problema. Piensa que lo que Bélgica quiere es enredar mucho más el problema, metiendo una nueva codificación especial que sería la 9xx. Entienden que lo que hay que hacer es quitar el problema, en vez de hacerlo más grande. Si se estuviera hablando de transporte a granel con el Código ISMBC, sería otro caso pero, el caso de mercancía en contenedores y bultos con el etiquetado del pez muerto es más que suficiente la indicación de contaminante para el medio acuático.

D. Enrique Sánchez Mota dice en principio el ONU 3077 y el 3082 tienen la disposición especial 274 que exige que se ponga el nombre técnico.

D: Jesús Soriano contesta que si tiene la indicación que ponga 274, hay que indicar el nombre técnico sea o no, entiende que con esa especificación ya es válido. Para todas las mercancías peligrosas que tengan la indicación 274 en los códigos terrestres sería válido. Piensa que tenía que ser lo mismo para el ADR que para el Código IMDG. En el ADR cuando se habla de los números ONUs 3077 y 3082 ya se está diciendo que son peligrosas para el medio ambiente, con lo cual entiende que esa indicación ya está hecha, en este momento no se acuerda si tiene que cumplir la disposición especial 274.

D. Enrique Sánchez Mota comenta que acaba de hacer una comparación entre cartas de porte del ADR y del IMDG y, lo del nombre técnico no es una diferencia entre los dos. Cuando se pone ese producto "sustancia peligrosa para el medio ambiente" hay que poner el nombre técnico que da ese riesgo. Existen otros aspectos que hay diferencias pequeñas y, está de acuerdo con D. Jesús Soriano, en que se unifique todo lo que figura en las cartas de porte. En lo que ha observado más diferencias es en poner el punto de inflamación y cosas de ese tipo. Pero no en cuanto a la denominación del nombre técnico del producto cuando es una mercancía peligrosa para medio ambiente.

Dª Silvia García dice que acaban de comprobar que efectivamente el ONU 3067 y el 3082 llevan la disposición especial 274.



D<sup>a</sup> Francisca Rodríguez dice que lo que propone Bélgica en esa disposición especial, a efectos de esta nueva documentación es si la entrada es genérica o no especificada en otra parte, esté clasificada como contaminante del mar, de conformidad con lo dispuesto en el 2.10.3, es decir, el nombre de la expedición se completará con el nombre químico reconocido del constituyente que contribuya en mayor medida a la clasificación como contaminante del mar.

DOCUMENTO CCC 1/6/6. Propuesto por Bélgica. En las modificaciones que se va haciendo del Código IMDG se olvidó, en una de ellas, cuando en la definición que se hacía de la cisterna portátiles de tipo 5 que son para gases licuados, se olvidó lo de licuados y, únicamente dice que lo modifiquen. Es sabido y, se usan para ello, pero sin embargo no está escrito ya que se ha debido de perder en alguna modificación. Es una cuestión puramente editorial.

D. Enrique Sánchez dice que después de leer este punto, en relación el Código IMDG con los gases, parece que no se transportan los gases comprimidos, tenemos gases comprimidos por una parte, después los gases licuados o disueltos a presión y los gases licuados refrigerados y en las dos definiciones que hay para las cisternas 5 y 7 son gases licuados o gases licuados refrigerados, luego el comprimido no se está transportando y no existe una cisterna portátil OMI para estos gases, no sabe si al quitar licuados en su momento lo quisieron fue introducir los gases comprimidos, que no se transportan refrigerados, pero en una cisterna portátil de gases no refrigerados entran tanto los licuados como los comprimidos. No sabe si ha sido una modificación, si no los comprimidos están fuera.

D<sup>a</sup> Francisca Rodríguez, opina que parece que es un tema puramente editorial.

DOCUMENTO CCC 1/12. Presentado por España y Francia. Se han elaborado una serie de medidas para prevenir la pérdida de contenedores, que es evidente que se conoce y siempre hay algún punto en el orden del día de esta reunión que se refieren a este tema. El Consejo Mundial del Transporte Marítimo incide y apoya este documento.

D<sup>a</sup> Francisca Rodríguez se ofrece para que si alguien quiere conocer algún documento con mayor profundidad que lo comunique a los representantes de esta Comisión para que se les pueda facilitar más información sobre ellos.

D. Enrique Sánchez quiere hacer algún comentario sobre el documento informal que recoge unos accidentes que se han tenido contenedores al fallar las piezas de esquina, cree que es muy importante para la industria.

Hay un documento en el que habla de que se han hecho alguna modificación en contenedores, se necesitaba preparar para una determinada carga y, después ese contenedor ha fallado porque ha modificado la estructura del contenedor. Es muy importante desde el punto de vista de los procesos de aprobación de los contenedores. Un contenedor para poder ponerse en circulación, para que cumpla con el CSC, desde el punto de vista general tiene que cumplir con unos ensayos, pero después dependiendo del contenedor, necesita otros ensayos establecidos en el anexo II del CSC. Cuando se aprueba el contenedor tipo se hace todo tipo de ensayos, supervisados por un organismo que presenta la documentación en Industria y ésta dará la correspondiente aprobación. Posteriormente si existe una modificación de un contenedor o, si un contenedor se quiere hacer similar a ese tipo con modificaciones tiene que volver a verificarse, y un experto tiene que decir si esa modificación afecta o no a la estructura. He deducido de los informes que no han realizado esos ensayos y, al final el contenedor ha fallado.

El documento incluye una foto donde se ve una pieza de esquina abierta, parece ser que se ha ensayado el contenedor para una función y, en un izado se ha debido de romper una pieza de



esquina. Es muy importante porque si alguien hace una modificación de un contenedor y, no se pasa otra vez por el proceso de aprobación de tipo, el contenedor se puede quedar con el mismo número, pero no es el correcto.

D<sup>a</sup> Francisca Rodríguez comenta que este documento presentado por la Asociación de internacional para la coordinación de la manipulación de la carga. En él se explica que un proyecto de contenedor modificado aprobado no cumplía la garantía de seguridad que exige la parte 2 de CSC. Principalmente era un problema administrativo, porque en virtud del CSC no sabían realmente quién era quién debía haber dicho que ese contenedor no era seguro, si la administración contratante, o el dueño del contenedor. Lo que pretende este documento con el proyecto de orientación para el examen de la aprobación de contenedores que presenta, es considerarlos inseguros dentro del marco del CSC. Lo que dice es que si se detecta un contenedor que es inseguro, será la administración que ha aprobado ese contenedor la que pondrá en conocimiento del sector que no es válido.

Este documento pide quién es el responsable de la aprobación del contenedor y, decir si es seguro o no. El proyecto de orientaciones es amplísimo y muy detallado de lo que se tiene que hacer y, con respecto al informal 16 que presenta la Organización internacional de normalización, adjunta una fotocopia de un artículo en una revista lo que se pregunta el artículo si para el 2015 todas las modificaciones que se han originado en el CSC y, las modificaciones de sus circulares van a estar los países realmente preparados para llevarlo a cabo. Se preguntaba si estaban preparados para aplicar, en el año 2015, estas modificaciones del CSC.

D. Enrique Sánchez dice que es muy importante y sobre todo para el Ministerio de Industria, Energía y Turismo.

#### **PUNTO 4.- OTROS ASUNTOS**

D<sup>a</sup> Silvia García en primer lugar quiere hablar sobre el tema de formación. En la última reunión de abril, revisando lo relativo a la formación del 1.3.1.6 del IMDG, donde hay una tabla de distintas agentes que deberían de tener una formación correspondiente, salió la pregunta de cómo se está haciendo en otros países, y nos comprometimos todos en consultar a nuestros contactos y averiguar si la actuación de España en relación con este tema es acorde con la de nuestros vecinos. Ha preguntado sobre este tema a tres países europeos con más o menos peso en cuanto al Código IMDG, y en dos de ellos no se ha hecho nada. En el tercero las agencias o entidades que quisieran dar formación en este aspecto les remitían un proyecto con lo que iban a dar, y la administración lo aprobaba o no.

Pregunta a los asistentes si han podido averiguar algo más sobre este tema. Ha llegado a la conclusión que España está en la misma situación que el resto de los países al tener preparado una formación específica obligatoria que desarrolle en punto 1.3.1.6.

D<sup>a</sup> Pilar Mendoza pregunta por el país que homologaba centros de formación en la administración.

D<sup>a</sup> Silvia García contesta que no homologa centros de formación, simplemente aprobaba el plan de estudios que proponían los centros.

D. Enrique Sánchez pregunta por la tramitación de la modificación del Real Decreto 145/1998, de 20 de enero, por el que se aprueba el reglamento nacional de admisión, manipulación y almacenamiento de mercancías peligrosas en los puertos. Quiere comentar un caso, que se puede estar dando en algún puerto, una organización que está aplicando el RD 145/89, que se basa en el IMDG de 1989, no hace la declaración de mercancías peligrosas, todos los documentos son una copia de lo que se





encuentra en el RD 145/89 y, está aplicando los criterios de aquella época. Entiende están equivocando el concepto ya que el RD 145/89 se aplica en los puertos en lo que se refiere a la admisión, el almacenamiento etc. Pero en todo lo que se refiera el RD 145/89 al Código IMDG se tiene que aplicar el vigente en ese momento.

D<sup>a</sup> Pilar Mendoza pregunta si la organización si era privada o pública, D. Enrique Sánchez dice que privada. Dice que tiene muchas anécdotas y, que está convencido de que en muchos casos la segregación la hacen conforme al ADR.

D<sup>a</sup> Silvia García quiere informar que se ha puesto en marcha una lista de distribución de información de transporte de mercancías peligrosas donde se han incluido a todos los que forman las cuatro subcomisiones que integran esta Comisión. En este momento en la citada lista hay más de seiscientas personas. De puertos hay ya más de quince personas que se han dado de alta, también personas que de SASEMAR nos han pedido que se les incluya en esta lista. Si a alguien le interesa, clientes, empresas, estar en ese listado que nos mande sus datos y entraran a formar parte del mismo. La información legislativa que se enviará por este canal será cuando ya esté publicada. Aunque en el transporte marítimo hay pocas publicaciones legislativas, se enviara las referidas a los otros modos de transportes, para que se tengan una información actualizada de todas las publicaciones. En caso de interés, se debe enviar una solicitud a [mercancias.peligrosas@fomento.es](mailto:mercancias.peligrosas@fomento.es) . Adicionalmente, las convocatorias de las reuniones de esta Subcomisión también se harán por este canal.

Con respecto a la fecha de la siguiente reunión cree que será a mediados de abril, aunque todavía no puede concretar la fecha y, si alguien está interesado en algún tema para tratar en ella se ruega que se comunique con anterioridad.

Sin ningún comentario más se levanta la sesión a las 11:48, agradeciendo la asistencia a los participantes.

Madrid, 3 de Septiembre del 2014

D<sup>a</sup> Silvia García Wolfrum

M<sup>a</sup> 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