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 10 DE MARZO DE 2010
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:

Dª Francisca Rodríguez Guzmán, de la Comisión de Coordinación del Transporte d Mercancías Peligrosas del Ministerio de Fomento.

D. José Luis Gamboa Alegría, del Ministerio de Fomento.

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

D. Fernando Zamora Martín, del Consejo Ministerio del Interior.

Dª. Araiz Basurko, de la Asociación de Navieros Españoles (ANAVE).

D. José Rodríguez Abeijon, de ASORCO.

D. Jenaro Suárez, de ASORCO

D. Julio Bollain Pastor, de Dangerous Goods Management España, S.L.

D. Jesús Soriano, de FEIQUE .

D. Alfredo Soler Martínez, de Trans-base Soler

Secretaria:

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

En Madrid, a las 10:30 horas del día 10 de Marzo de 2010, 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.- Lectura y aprobación, si procede, del Acta de la anterior reunión.

Leída el Acta de la reunión anterior de la Subcomisión del Transporte de Mercancías Peligrosas por Vía Marítima del día 18 de Septiembre de 2009 y preguntados los asistentes si tenían alguna objeción a la misma, D. Iñigo Elorza intervino para hacer varios los comentarios que se han recogido en el acta anterior. Y no habiéndose hecho más objeciones a la misma por parte de los asistentes, quedó aprobada la citada Acta.

Punto 3.- Estudio de la Propuesta para mejorar el cumplimiento de las prescripciones pertinentes de la OMI en el ámbito del programa de inspección de contenedores y Punto 4. Comentarios técnicos sobre la propuesta de la República de Corea apéndice del documento DSC/14/17/1 para su análisis.

La Presidenta de la reunión toma la palabra y propone tratar conjuntamente los puntos 3 y 4 al estar muy relacionados. Comienza su intervención haciendo un resumen de los antecedentes: la República de Corea observó que hay países que han implantado un programa de inspección de contenedores. Como consecuencia, tienen menos deficiencias en el transporte de mercancías peligrosas al promover el cumplimiento de los instrumentos pertinentes de la OMI, observándose también un incremento de la seguridad de la vida humana en el mar y protección del medio marino. La República de Corea quieren elaborar una nueva directiva MSC para recoger las prescripciones de la OMI que se aplican a las unidades de transportes que lleven

PASEO DE LA CASTELLANA, 67
28071 MADRID

mercancías peligrosas para ayudar a los gobiernos a implantar de manera estructurada un programa de inspecciones. La circular propone una serie de directrices de inspección. Se divide en una parte general que abarcaría un conjunto de elementos (documentación, marcado, etiquetado, segregación, estiba, etc.), y una segunda parte donde se propone dar un registro a los resultados de la inspección junto con un historial de las deficiencias observadas. Luego se explica el procedimiento del programa de inspección que comienza con el chequeo de la documentación que exige el Capítulo 5.4. del IMDG e identificando los riesgos y la comprobación de cierta información. Después explica cómo llevar a cabo la verificación de la rotulación y el marcado y su confirmación junto con el etiquetado de los bultos, así se evidencia que la mercancía es la indicada. Se debe ver el estado del embalaje o envase y confirmar su estiva o sujeción en el interior de los contenedores de carga, vehículo u otras unidades de transporte así como la su segregación. Y se termina con la verificación de la placa de aprobación exigida por el CSC y los defectos estructurales que puedan tener las unidades de transporte. Todo esta recogidos en los documentos 14/17 y 14/17/1.

Los antecedentes vienen de la Reunión 84 del MSC donde se presento el documento 84/22/15, del Gobierno de Corea, en el que proponía tener en cuenta la eficacia del programa de inspección de contenedores con el fin de animar a los estados miembros a enviar informes de inspección y desarrollar estrategias de cómo utilizar, de forma óptima, la información obtenida de acuerdo con la Circular 1202. El objetivo que se pretendía era disminuir los incidentes marinos con mercancías peligrosas. El Comité acordó incluir en el programa de trabajo del Subcomité un asunto de baja prioridad sobre la consideración de la eficacia en la inspección de contenedores. En el momento, se creyó que se necesitarían dos reuniones del Subcomité para completar el asunto. Así en la reunión 13 del 2009 se decidió empezar la consideración del tema para terminarla en el 2010.

Durante la reunión 14, del año pasado, se tuvieron en cuenta estos documentos donde se presentaron los estudios y se invitaban a los estados miembros a mandar todos los informes de inspección, observándose que después de diez años son pocos los países que presentaron los resultados de la inspección. Según las conclusiones de Corea, el escaso número de informes no son suficientes para que la OMI evalúe el estado general del cumplimiento, sus estándares y creen que la implantación del programa ayudaría a mejorar la seguridad y la protección. En la discusión que se planteo en el Subcomité se estuvo de acuerdo es que el programa de inspección podía ser de ayuda para cumplir con los instrumentos de la OMI y sería bueno seguir trabajando en la siguiente sesión en un grupo de trabajo o de redacción para seguir estudiando este tema. El Subcomité invitó a los asistentes a presentar propuestas al DSC 15.

Esta reunión es para estudiar la propuesta que ha elaborado el Ministerio de Industria, Turismo y Comercio basada en la modificación del punto 3.1. de la Circular MSC, oír las sugerencias de los miembros de la Subcomisión y saber si cuenta con su apoyo.

D.ª Lía Calleja cede la palabra a D. Iñigo Elorza. Comienza su intervención felicitando a D. Lía Calleja por su intervención y añade que el documento que hoy se presenta no es la propuesta definitiva, es más bien un documento base y su intención es recoger la opinión de los distintos sectores representados en la Subcomisión. Pero antes presentar la propuesta quiere hacer una breve introducción.

Según explica el Sr. Elorza, el documento de Corea es muy interesante, pretende buscar una especie de recomendación de como aplicar la Circular 1202 y al mismo tiempo evaluar los resultados y la información que logrados. Para conseguir esto se ha elaborado un documento base en el cual había que modificar alguna cosa.

El contenido de la Circular 1202 se puede dividir en dos grupos: el primero grupo comprende todo lo referente a documentación, etiquetado señalización etc., de los contenedores y vehículos portadores de contenedores que van por barcos, ferrys y el otro que se refiere a defectos estructurales graves del contenedor y la idoneidad de los envases, embalajes y cisternas; son dos aspectos completamente diferentes. En la propuesta coreana se ha observado que países de la zona asiática como Corea, Japón, China, etc., solamente están interesados en un 90% en los contenedores caja, que es prácticamente donde se transportan todas las mercancías. En la Circular el tema de contenedores cisternas es irrelevante, aunque hay un número creciente de contenedores cisternas en el mundo. Por esta razón, el documento de Corea hay que reconducirlo en lo referente a los contenedores, las cisternas portátiles, contenedores cisterna o cisternas de contenedores por carreteras.

En el documento propuesto por el Ministerio de Industria, Turismo y Comercio habría que añadir en el Punto 1 del Apéndice, que es realmente la propuesta guía, al final del punto 1.2. ó en el punto 1.3, el párrafo que se ha omitido de la circular 1202 para evitar diferencias entre puertos cercanos. Habría que organizar reuniones con las

autoridades de puertos cercanos para que no haya diferencias en los requisitos exigidos entre ellos, es el punto básico para realizar las inspecciones.

En el punto 3 del documento, es donde esta la propuesta que hemos hecho. En él se recoge la referencia al Capítulo 5.4. que está dirigido a los contenedores tipo caja, pero también por la terminología inglesa de package incluye los contenedores cisternas. Este punto es fundamentalmente para la documentación de transporte de los contenedores. En este capítulo hay una nota, recogida en la propuesta española, que dice "información y documentación adicionales, si los hay, o bien normativa especifica de cada país"; en España tenemos normativa específica a este respecto. El Punto 3.1. del documento coreano, es muy incompleto, lo que proponemos nosotros es recoger todos los aspectos que se encuentran diseminados en el Código IMDG referentes a contenedores, contenedores cisternas, etc. Según la opinión del Sr. Elorza, lo que tenía que haber hecho el documento coreano en colocar aquí todos los párrafos donde hace referencia a certificados específicos de cisternas marítimas que muchas veces las personas desconocen donde se encuentran en el código IMDG y, también, hay que hacer referencia al certificado de arrumazón (apartado 5.4.2) y completarlo con las referencias marginales de la parte documental de todos los contenedores caja y todos los contenedores cisterna.

Al final de documento coreano en el Punto 3.9 "verificación de la placa de aprobación exigida por el Convenio Internacional de Seguridad de Contenedores verificación y defectos de las unidades del transporte" (página 5 de añexo) faltaría un punto 4 referido a la placa metálica de la cisterna según 6.6.7.2.2.0 o placa similar tanto para cisternas portátiles como para cisternas carreteras que realicen transporte marítimo. Se debe añadir en el título así como la placa de las cisternas que realicen transporte de mercancías peligrosas, completando lo que tiene que verificar el inspector conforme con el Código IMDG.

Los comentarios que se recojan a lo largo de la reunión, así como la revisión del punto 3 y de la introducción, será el documento final que se envíe a la reunión del DSC15.

D. José Luis Gamboa quiere hacer unas observaciones a Circular MSC propuesta por Corea. En el punto 3.1., refiriéndose al punto 2, que habla certificado de envase y embalaje de contenedor o vehículo, piensa que es una mala traducción del inglés cree que se refiere al certificado de arrumazón que dice Corea que seria uno de los puntos a inspeccionar ya esta contemplado en dicho punto. Y con respecto al resto de certificados que apuntaba D. Iñigo Elorza que estarían englobados en el Punto 3 relativo a la información y documentación adicionales, si las hay, que hace referencia a varios certificados del Código IMDG, cree que todos estos certificados no van a estar incluidos y que el inspector va a poder chequear si esta conforme o no.

D. Iñigo Elorza responde que, en lo referente a los puntos 6.8.3, 4.2.1.8 , 6.8.7, según el Código IMDG, son documentos que las autoridades en unos casos deben pedir y en otros se pueden pedir, pero lo que interesa es comprobar la documentación. Lo que se quiere hacer es una guía para la aplicación de la Circular 1202 y el Ministerio de Industria, Turismo y Comercio insiste en poner estos puntos concretos de las cisternas porque son documentos que se pueden solicitar al operador y a las personas que mueven los contenedores y que deben de tener los contenedores. En esta propuesta lo que se pretende aplicar la eficacia de la Circular 1202, ya así en el punto 5 se refiere a la idoneidad de los vehículos cisterna portátiles y de los vehículos cisternas, esta idoneidad es imposible comprobarlo técnicamente en los puertos, por esta razón lo que pretende Corea es indicar las certificaciones que tienen que confirmar la idoneidad y que podrían estar firmadas por sociedades de clasificación de prestigio internacionales, que previamente han realizado las inspecciones a las cisternas, y presentarlos cuando fueran necesario verificar la idoneidad.

Dª Lía Calleja cree que sería necesaria una propuesta final con los comentarios de D. Iñigo Elorza para ver claramente el documento.

D. Iñigo Elorza añade que no tendría ningún coste económico porque en España ya se suele hacer. Y que la falta de esta documentación no es razón para no dejar marchar la carga, ya que puede embarca y posteriormente se pueden enviar la documentación.

D. Fernando Zamora comenta en la reunión anterior ya comento de la importancia de la inspección de contenedores y que la situación actual de España no era la más adecuada por no estar realizándose las inspecciones, aunque fueran una recomendación. El documento de Corea le parece bueno pero piensa que es muy detallado, y puede inducir a un error al no tratarse todas las materias peligrosas de la misma manera. Lo más importante de este documento sería definir que puntos son básicos en una inspección de contenedores

(documentación, marcado, etiquetado, estiba), es decir, debería de contener los criterios mínimos para la inspección de contenedores. Y los criterios para saber si se cumple o no una norma deben de estar contenidos en el IMDG.

En cuanto al tema del acercamiento regional le parece un poco peligroso porque le da la sensación de que se antepone los temas económicos a la seguridad, y se debería de tratar con un cuidado.

La propuesta del Ministerio de Industria, en principio le parece bien. Quizás la parte 3.1. el problema que observa es la comprobación de la documentación exigida en el capítulo 5.4 del Código IMDG, pero luego añade que el hecho de poder requerir la documentación por parte de la autoridad competente en cualquier momento le parece un poco de indefensión, que el punto g no debería quedar abierto a generalidades, dando lugar a que una autoridad pueda pedir lo que quiera por los problemas que esto podría generar.

D. Iñigo Elorza agradece los comentarios hechos por D. Fernando Zamora y cree que son muy interesantes, y estudiará cómo adaptar el documento a todos los comentarios. En cuanto a los embalajes el Ministerio de Industria, Turismo y Comercio no entra en este tema porque es muy complejo, y que no se puede especificar todo en el Documento de Corea. Está de acuerdo de en que en estos documentos no se puede meter todo tipo de detalles. Menciona que los ingleses han sacado un manual normas o manual de embalajes de mercancías peligrosas en contenedores que no es un documento oficial de la ONU, que es más o menos es un manual complementario al certificado de arrumazón pero que no puede usarse más allá de lo que es, complementario.

D. Lía Calleja esta de acuerdo con Fernando Zamora cuando dice que el documento cuanto más específico más problemas va a dar después. Generalmente la estructura de las propuestas que se presentan a la OMI primero se hace una introducción y luego se hacen una serie de explicaciones y es en este punto donde se puede que si bien la propuesta es buena no cree conveniente que se entre tanto al detalle. Además entiende que en la propuesta de Corea, que va a sustituir a la Circular 1202, en ella hay un párrafo referido al enfoque regional, y pide opinión a la Dirección General de Marina Mercante por si es positivo mantenerlo que así quede reflejado en nuestra propuesta.

D. José Luís Gamboa comenta que no tiene claro que una circular va a sustituir a otra y si fuera así sería interesante mantener la cláusula de enfoque regional, pero si no lo va a sustituir, esta cláusula debe permanecer vigente en la Circular 1202.

D. Iñigo Elorza comenta, a raíz de ésta respuesta, que en la redacción final de la propuesta que se va a llevar a la a la Comisión Permanente se quitará lo referente al enfoque regional al estar ya incluida en la 1202, ya que una no sustituye a la otra sino que resuelve un problema que la otra no contempla.

D Fernando Zamora cree que la circular no puede definir la norma que ya esta en el Código IMDG, lo cuál simplificaría más la circular.

Dª Lía Calleja entiende que, según lo dicho por D. José Luís Gamboa, la nueva circular más que una sustitución va a ser una ampliación de la Circular 1202 y que por lo tanto no hay que repetir el párrafo del acercamiento regional. En lo referente al tema de documentación, en la Circular 1202, en el 3.9 se debería añadir el tema de la placa de la cisterna. Se propone que el Ministerio de Industria, Turismo y Comercio elabore una nueva redacción de la propuesta donde se recojan los comentarios de esta reunión, documento que se enviará por correo electrónico a los miembros de la Subcomisión para que den su visto bueno y hacer algún comentario adicional para después presentarla en la próxima reunión de la Comisión Permanente.

D. Iñigo Elorza propone hacer una referencia al CSC 145 en el punto final 3.9, donde se mencionan los defectos estructurales en los contenedores.

Dª Araiz Basurko de ANAVE quieren sabe como esta nueva circular va a casar con la inspección que se hacer ahora a los contenedores y si va a ser duplicar la inspección que se esta haciendo ahora, con el consiguiente coste económico. Es la parte que más les interesa, el resto del documento les parece bien.

D. Iñigo Elorza indica que son dos cosas diferentes ya que la OMI no ha legislado nada sobre inspecciones periódicas y las inspecciones según los criterios de la circular CSC son para defectos estructurales graves.

D. José Luís Gamboa explica que son inspecciones distintas. En las inspecciones a que hace referencia la Circular 1202 los contenedores están operando y llenos mientras que en las inspecciones periódicas son cada dos años y medio y los contendores están parados y vacíos. Y aclara que España no esta participando en e el programa de inspección de contenedores al haber una dispersión de competencias y no esta regulado quién tiene realizar estas inspecciones.

Dª Lía Calleja acuerda con los asistentes enviar a todos la propuesta para más tarde llevarla en el orden del día de la Comisión Permanente

D. Alfredo Soler insiste en lo dicho anteriormente y añade una tercera inspección que viene regulada en el art. 14 del Real Decreto 2319/2004 unas inspecciones de muestreo aleatorias y que estos controles se deberían de estar haciendo de anualmente siendo las comunidades autónomas las responsable de realizarlas. En España no se hacen las inspecciones reguladas en la circular, tampoco las de muestreo reguladas en el artículo arriba mencionado y únicamente se hacen las inspecciones periódicas, donde se prepara el contenedor para pasar estas inspecciones. Cree que es un problema grave y que se debería empezar a hacer inspecciones aleatorias y durante un periodo de tiempo no sancionar para que las compañías navieras tengan en cuenta que si los contenedores no pasan la inspección se les puede sancionar.

D. Iñigo Elorza habla de que hay contenedores trabajando en un estado de herrumbre, están circulando entre países donde no se exige ningún control. Comenta que esta situación es insostenible y pone ejemplos de algunos puertos en los que hay mayores problemas en este sentido.

El representante de ASORCO quiere hacer un comentario en referencia a lo dicho Fernando Zamora, en cuanto a la aproximación regional. Las compañías navieras adaptan el nivel de calidad de sus contenedores al nivel de exigencia de los puertos de cada país. Donde exigen el cumplimiento de las normas de seguridad muy efectivo, los contendores son nuevos y cumplen todas las normas y a medida que los países rebajan sus condiciones el estado de los contenedores va siendo peor. Y añade que las normas existen los que hay que hacer es cumplirlas independientemente de los países por donde circulen.

D. Iñigo Elorza piensa que todos estarán de acuerdo en que no se puede seguir acaparando contenedores en mal estado, sólo porque aquí hubiera un fallo en la exigencia de las normas, a lo que Dª Lía contesta que, antes de exigir a los demás, deberíamos poner orden en casa, por lo que ruega que nos centremos en lo que tenemos que solucionar primero.

D. Fernando Zamora opina que debe hacer una reglamentación que diga que hay que hacer estas inspecciones y quien las debe hacer, y la única manera única manera que es se haga una regulación para saber quién, cuando y como. La Comisión Permanente no tendrá ninguna competencia en la inspección de contenedores si tiene competencia en impulsar en que se desarrolle esta documentación, para que en un tiempo prudencial se tenga un reglamento.

Dª Lía Calleja comenta que se puede aprovechar la siguiente a la Comisión Permanente para volver a llevar esta propuesta. Y se puede insistir en hacer un grupo de trabajo si fuera necesario.

Punto 5. Otros asuntos

D. Julio Bollaín pide la palabra para preguntar e insistir en lo ya tratado en la pasada reunión de la Subcomisión sobre si hay o va a haber algún tipo de homologación o acreditación para las empresas que quieran impartir la formación al personal que trabaja con mercancías peligrosas por ser obligatoria a partir del 1 de enero. Añade que su empresa esta impartiendo esta formación por estar siendo solicitada por sus clientes. También le interesa saber si se ha creado un grupo de trabajo relacionado con este tema tal y como se quedo en la pasada reunión.

Dª Lía Calleja contesta que este tema fue llevado a la Comisión Permanente y que el organismo encargado de homologar lo referente a este tema es el responsable de formación, el Ente Público de Puertos del Estado. Y añade que lo que si se puede hacer es una consulta formal a Puertos del Estado. También se habló de incluir este tema en la modificación del Real Decreto 145/1989 pero todavía no nos han devuelto el texto y no se sabe como quedara en este tema en concreto.

D. Julio Bollain añade que no entiende porque la competencia es de Puertos del Estado ya que esta formación también va a ser necesaria para personas que trabajan fuera de los puertos.

D. José Luis Gamboa ha consultado en la Dirección General de Marina Mercante y no esta previsto homologar ningún centro de formación a personas relacionadas con el transporte de mercancías peligrosas.

D. Jesús Soriano quiere que conste en acta la necesidad del sector de conocer el texto de la modificación del Real Decreto 145/1989 y añade que muchas de las cuestiones que se han planteado con la publicación de este texto quedarían solucionadas. En relación al tema de inspecciones de los contenedores cisternas y equipos de transporte intermodal tiene una fase de transporte terrestre y sería interesante la aportación de los cuerpos de inspección terrestre.

D Iñigo Elorza, en contestación a FEIQUE, habla de los informes fotográficos que hace la Guardia Civil cuando en un accidente hay fugas. Y que si los cierre de boca de hombre de las cisternas estuvieran bien construidos y su mantenimiento fuera adecuados disminuiría su número. Después habla de que FEIQUE podía aportar información sobre el etiquetado de los contenedores al haberse observado irregularidades en el transporte "interfaz" marítimo-terrestre ya que al llegar los contenedores a los puertos se les etiquetaban correctamente.

D. Fernando Zamora interviene para decir que el Consejo de Seguridad Nuclear tiene gran interés en saber en que momento se encuentra el borrador de la modificación del Real Decreto 145/1989, y que cuanto falta para su publicación, ya que en él se da un tratamiento gradual al material radiactivo, durante su estancia en puerto, en función de su riesgo.

Dª Lía Calleja empieza comentando que esta modificación ya estaba encima de la mesa con la anterior Jefa de Área. Se retoma el tema pensando que iba a ser un trámite sencillo y rápido. Las primeras reuniones se hicieron con las autoridades portuarias y otros sectores relacionados con el tema pero, como no se avanzaba, se cambio el método de trabajo con un grupo más reducido y se pensó que se tuviera elaborado un texto presentarlo a los sectores implicados para que pudieran hacer las observaciones que creyeran pertinentes. También influyó que en la Dirección General de Marina Mercante no había una persona que se ocupara del tema, hasta que llegó José Luis Gamboa. El texto estaba terminado el año pasado e incluso ya se ha llegado de acuerdo con la Dirección General de Protección Civil. En septiembre se celebro la última reunión y se quedó de acuerdo en que el tramite que faltaba era que el Ente Público de Puertos del Estado lo enviara a las autoridades portuarias para que emitieran sus comentarios. Se pensaba que en el plazo de tres meses se lograría tener el texto consensuado junto con los comentarios. Pero actualmente el texto todavía se encuentra en Puertos del Estado. Otro problema que puede surgir es que se pueden aprobar otras normas relacionadas con el tema y nos obligaría a volver modificar el texto.

D Iñigo Elorza esta de acuerdo con Fernando Zamora que es un tema urgente desde el punto de vista de la seguridad y piensa que es fundamental que este tema pase por la Comisión Permanente y también que el Ministerio de Industria, Turismo y Comercio conozca el texto del Real Decreto.

Dª Lía Calleja propone hacer un escrito dirigido al Ente Público de Puertos del Estado diciendo que ha surgido este tema en la Subcomisión y existe una preocupación al ser urgente que se publique del real decreto y se va a solicitar que el texto, junto con las observaciones de las autoridades portuarias, sea devuelto y así poder seguir con su tramitación. Después comenta que la presidencia del grupo de trabajo es del Ente Público Puertos del Estado, siendo ellos los que deben de convocar las reuniones y la Comisión para la Coordinación del Transporte de Mercancías Peligrosas actúa como secretaria, es decir, son ellos quienes tienen que impulsar la elaboración del texto y convocar las reuniones aunque nosotros hacemos lo que está en nuestras manos para que se celebren las reuniones y así poder avanzar.

Respondiendo a Iñigo Elorza, dice que este texto tiene que pasar por la Comisión Permanente, siendo uno de sus miembros de su departamento y también se enviará a través de nuestra Secretaria General al Ministerio de Industria, Turismo y Comercio.

D. Fernando Zamora quiere transmitir una consulta que les hizo la Empresa Nacional del Uranio sobre las materias potencialmente peligrosas para el medio acuático ya que no les quedaba claro en lo que respecta al uranio, ya que el mecanismo para saber su peligrosidad es muy complicado. Por otra parte la Dirección General de Transporte Terrestres les comunico que existía un documento el INF 40 en el que se incluía un

listado de números ONU de mercancías potencialmente peligrosas para el medio acuático, y que en dicho listado no aparece el uranio como potencialmente peligroso, es más, no aparece ningún número ONU radiactivo. Pero que a través de varias empresas del sector del radiactivo la información es que el uranio es potencialmente peligroso y si no lo es mejor poner el marcado. Quiere saber si hay alguna manera de despejar esta duda.

Dª Lía Calleja aclara que el documento INF 40, del RID/ADR, seguramente será una propuesta para una reunión y habría que ver cual fue y si se han aprobado o no. Si el documento fue aprobado la lista es válida. Se compromete a comprobarlo tema y se le contestara por el correo electrónico.

D. José Luis Gamboa comenta que el Código IMDG en la lista de materias peligrosas, en el Capítulo 3º en la columna número 4 de riesgos secundarios las mercancías que son potencialmente peligrosas para el mar están marcadas con una p.

Sin más asuntos que tratar se da por finalizada la reunión, y la Presidenta levanta la sesión a las 12:20 horas, del día dieciocho de septiembre del año dos mil nueve.

Madrid, 22 de Marzo de 2010.

Lía Calleja Bárcena

Presidenta de las Subcomisión para la Coordinación del Transporte de Mercancías Peligrosas por Carretera

Mª Teresa Hernando Cascajero.

Secretaria de la Subcomisión para la Coordinación del Transporte de Mercancías Peligrosas por Carretera