



ACTA DE LA REUNION DE LA SUBCOMISIÓN PARA EL TRANSPORTE DE MERCANCIAS PELIGROSAS POR VÍA MARÍTIMA CELEBRADA EL DIA 9 DE SEPTIEMBRE 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 19 al 23 de septiembre del 2022.

Los convocantes tienen dos posibilidades para poder participar en esta Subcomisión, 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 Francisca Rodríguez Guzmán, de la Comisión para la Coordinación del Transporte de Mercancías Peligrosas del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

D^a Ángeles de Marcos de Frutos, del Ministerio de Transporte, Movilidad y Agenda Urbana.

M^a Teresa Hernando Cascajero, del Ministerio de Transporte, 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 Gracia Alburquerque López-Tofino, de SASEMAR

D. Ignacio Álvarez, del Ministerio de Industria, Comercio y Turismo

D. Jesús Soriano Montes, 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

D. Arturo García Cobaleda, de AECSE

En Madrid a las 10:05 horas del día 9 de septiembre 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 de los Grupos de Transporte, y Carga de Contenedores (CCC8), y Editorial y Técnico (E&T 37) del Subcomité de Transportes de Cargas y Contenedores que se va a celebrar del 19 al 23 de septiembre del 2022.

4.- Otros asuntos.

D^a Silvia Garcia 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 Garcia, 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 3 de marzo de 2022, 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.

D^a Silvia García indica que para esta reunión se han presentado muchos documentos. Se han remitido cinco grupos de documentos los correspondientes a los puntos del orden del día 5, 6 y 11 que son los correspondientes al Código IMSBC, al Código IMDG y al análisis de accidentes. Son los documentos que se van a ver en esta reunión, y esperando los comentarios de los asistentes para poder completar la visión que tenemos de estos documentos y poder incorporar vuestros intereses dentro de la posición de España. Sin más D^a Amelia González de la Dirección General de Marina Mercante va a ser la encargada de presentar los documentos.

DOCUMENTO CCC 8.6.3.

Documento presentado por Francia. Se presenta un proyecto de enmienda al párrafo 7.3.3.14 del Código IMDG.

El párrafo 7.3.3.14 del Código IMDG dice actualmente lo siguiente "7.3.3.14 Las unidades de transporte se embarcarán de manera que la carga se reparta uniformemente de conformidad con el Código CTU."

Esta redacción, en la que se incluye una referencia al Código CTU en el cuerpo del Código IMDG, podría sugerir erróneamente que el Código CTU es un instrumento obligatorio, cuando sólo es un instrumento recomendado, publicado mediante una circular (MSC.1/Circ.1497).

Se propone que se sustituya la redacción del apartado 7.3.3.14 por el texto y la nota a pie de página siguientes: "7.3.3.14 Las unidades de transporte se embarcarán de manera que la carga se reparta uniformemente de conformidad con el Código CTU. Para este cambio se alega que podría pensarse que el Código CTU es obligatorio, cuando en realidad, es recomentatorio recogiendo la circular 1497 del Comité de Seguridad Marítima.

A D. Iñigo Elorza le gustaría felicitar a la delegación de Francia, al ser un documento de media página modificando un punto de Código IMDG.

Piensa que hay que distinguir entre lo que es obligatorio en el Código IMDG y lo que es recomentatorio. Es muy peligroso pensar que una circular, incluso otro tipo de instrumentos de la OMI son obligatorios, ello puede dar lugar a interpretaciones erróneas.

Este documento es un camino muy fácil de modificar el Código IMDG con propuestas sencillas, adecuadamente justificadas, sin necesidad de entrar en complicaciones.

DOCUMENTO CCC 8.6.11

Presentado por varios países y organizaciones. Habla sobre las sustancias estabilizadas. El documento presenta una propuesta de enmienda para subsanar las deficiencias detectadas, en relación con las condiciones especiales de transportes y los controles operacionales para garantizar la seguridad del transporte. A raíz del accidente el MSC Flaminia, se enmendó el Código IMDG para establecer una condición especial a las cargas que contiene la palabra “estabilizado”, para sustancias que reaccionan espontáneamente o pueden polimerizarse.

La disposición especial 386 establece que, cuando la estabilización química se vuelva ineficaz a bajas temperaturas, podrá requerirse la regulación de esta, para ello se deben considerar varios factores: la duración del viaje y las condiciones de temperatura ambiente, la eficacia y otras propiedades del estabilizador empleado y los controles operacionales.

Aunque un expedidor pueda determinar la duración prevista de un viaje concreto, se puede ver afectado por perturbaciones que pueden alterar la duración del viaje, por ejemplo, el mal tiempo, los problemas portuarios, los retrasos operativos, u otros factores. Por tanto, los transportistas también deben recibir la información crítica para garantizar el transporte seguro en lo relativo a las sustancias que deban estabilizarse. Esta información debía ser la temperatura de descomposición autoacelerada, y la temperatura de polimerización autoacelerada durante la duración de la eficacia de los inhibidores o las condiciones especiales de transporte. Actualmente no hay una prescripción explícita en el Código en el que se determine lo anterior, si existe algunas prescripciones en las que se podría encajar esta obligación, pero no de forma explícita en ninguna norma, pero especialmente en el Código IMDG, que es donde debería encontrarse.

Advierte otro riesgo y es que solamente las sustancias que se transportan a temperatura elevada y las sustancias identificadas como fundidas los transportistas no tendrían conocimiento de otras cargas transportadas a una temperatura superior o la temperatura ambiente podrían afectar a cargas contiguas.

D. Jesús Soriano por parte de la industria han seguido, en los diferentes comités todo lo relacionado con la temperatura autoacelerante de las sustancias que polimerizan. Este asunto ya se ha tratado en el CCC5 y en alguna reunión del Libro Naranja, con un debate sobre lo que es necesario durante el transporte en relación con este tipo de mercancía.

Está demostrado que la polimerización, proceso muy complejo, que fundamentalmente en su control depende de la eficacia y cumplimiento de todas las provisiones que una determinada mercancía peligrosa, con este problema, este clasificado a través de una entrada, número de ONU, provisiones de todas las columnas y el control de necesario.

Lo que se ha acordado es que no es necesario la determinación analítica de estas temperaturas, la determinación nominal precisa de la química analítica de estas temperaturas el extremo sustantivo y necesario para la prevención es saber si esa sustancia requiere o no un control de temperatura y a partir de ahí asegurar todas las provisiones que exige la reglamentación del transporte de mercancías peligrosas. Entiende que si no está indicado, es necesario un control de temperatura, eso está ya calculado, lo que se ha demostrado en el Libro Naranja y en el CCC5 ,y lo necesario es que el expedidor haya evaluado, si es necesario o no el control de la temperatura, y a partir de ahí el naviero lo que debe de hacer es asegurar todas las provisiones, más que dar una serie de datos científicos, analíticos que realmente no sabe muy bien que va a hacer con ellos. Sobre el dato concreto de la reunión y el dato concreto donde se ha celebrado tiene una referencia concreta de donde se ha tratado este tema, que puede pasar para que sepan donde se ha debatido todo esto. Lógicamente su propuesta es que esto vaya al Libro Naranja que es donde cree que debe debatirse.

DOCUMENTO CCC 8.6.15

Esta propuesta propone modificar la Disposición Especial 964 de la siguiente manera: "964 Esta sustancia no está sujeta a las disposiciones de este Código cuando se transporta en forma de bolitas o gránulos no friables y exhibe una distribución de tamaño de partículas donde un mínimo del 95 % de la masa total de la muestra tiene un tamaño igual o mayor al tamiz de 1,0 mm, un máximo de 2,5 % de la masa total de la muestra tiene un tamaño entre tamices de 0,85 mm y 1,0 mm, y un máximo del 2,5 % de la masa total de la muestra tiene un tamaño inferior a un tamiz de 0,85 mm. Antes de embarcar esta carga, el expedidor deberá proporcionar al Capitán un certificado emitido por una persona competente reconocida por la autoridad competente del puerto de carga que indique que la carga no cumple con los criterios para materiales de la clase 5.1."

Para alinearse con lo que establece el Manual de Pruebas y Criterios de las Naciones Unidas y generar consistencia con las descripción y requisitos establecidos en el Código IMSBC. Esta disposición especial establece que las cargas afectadas por ellas no están sujetas a las disposiciones del Código cuando se transporta en forma de bolitas o gránulos no desmenuzables y si supera la prueba aplicable a las sustancias sólidas comburentes, que figura en el Manual de Pruebas y Criterios de las Naciones Unidas, y va acompañada de un certificado expedido por la autoridad competente por un laboratorio habilitado por una autoridad competente, en el que conste que personal capacitado de dicho laboratorio ha tomado correctamente una muestra del producto y que esa muestra ha sido sometida a ensayo, habiéndolo superado.

Para determinar las propiedades comburentes de los sólidos hace referencia a la Sección 2.5.2.2 del Código IMDG que se refiere tanto a la prueba O.1 así como a la O.3 para clasificar los sólidos comburentes. El Manual introdujo la prueba O.3: prueba gravimétrica para sólidos comburentes en la Sección 34.4.3 en su Sexta edición revisada, posterior a la adopción de la Disposición Especial.

El documento propone una nueva redacción de la disposición especial. De manera que se elimina la referencia a las pruebas específicas a cumplir del Manual de Pruebas y Criterios, y lo sustituye por el requisito de contar con un certificado emitido por una persona competente, reconocida por la autoridad del puerto de carga, en la que se indique que la carga no cumple criterios para materiales de la clase 5.1.

Para D. Iñigo Elorza este documento no debería de ser aceptado porque la parte final de la propuesta, cuando dice;” antes de embarcar esta carga, el expedidor deberá proporcionar al Capitán un certificado emitido por una persona competente reconocida por la autoridad competente del puerto de carga que indique que la carga no cumple con los criterios para materiales de la clase 5.1.”.

El sistema europeo de seguridad de calidad está basado en España en el Reglamento de infraestructura calidad y seguridad industrial, que es obligatorio en España, en el que se indica que hay laboratorios controlados con normas ISO, que no se da en lo que está proponiendo Chile, esos laboratorios, por tanto, tienen unas garantías ante la autoridad competente portuaria y nacional y terceros. Supondría aceptar que cualquier puerto y autoridad de un puerto puede nombrar competentes a una persona que no sigue a las normas estrictas ISO, como se hace en Europa, de laboratorio. Prefiere que la propuesta de Chile tiene dos partes, pero en lugar de decir “antes de la carga” mantendría el texto actual de la disposición especial 964 que dice que va acompañada de un certificado de un laboratorio acreditado por una autoridad competente, etc. Tiene que ser un laboratorio con unas garantías controladas, no cualquier capitán u autoridad que sea independiente de la empresa, incluso de todas las operaciones de embarque.

DOCUMENTO CCC 8.6.17

Documento propuesto por el CEFIC, con observaciones al documento CCC 8.6.1. Propone alternativas a las soluciones propuestas por el grupo de trabajo por correspondencia, con respecto a las enmiendas al Código IMDG para el transporte del N.º ONU 1361, CARBÓN animal o vegetal, y las repercusiones para el N.º ONU 1362, CARBÓN ACTIVADO expresa su disconformidad en cuanto a la eliminación de la disposición especial 925 propuesta por el grupo de trabajo considerando que no se incluía en el mandato de este.

Sobre la eliminación de la prueba N4 hace las siguientes consideraciones, dice que proporciona resultados incoherentes que tras

muchos años realizando la prueba debería realizarse en un límite de 3m³ de volumen de embalaje, apoya la propuesta de reducir a tamaño mínimo máximo los bultos a 1,5 m³ al considerar que la realización de la prueba debe de mantenerse también como indicador útil de la probabilidad de que el carbón vegetal sufra calentamiento espontáneo y esta idea la apoya diciendo que, por un lado, la prueba es la única medida que hay actualmente para evaluar la propensión al calentamiento espontáneo de la mercancías al finalizar el arrumazón, por otro lado, que se utiliza para determinar el tamaño de los bultos que deben utilizarse. El Grupo de trabajo por correspondencia no pudo llegar a ningún acuerdo sobre el tamaño máximo, sin dicha prueba los expedidores ofrecen carbón vegetal en envases que se sabe que aumenta el riesgo de combustión. Propone la presentación de un certificado de intemperización al resultar este proceso efectivo para eliminar la posibilidad de combustión espontánea, concretamente, propone la opción de no eliminar por completo la disposición especial 925 ya que no está dentro de mandato del Grupo, mantener la prueba número 4 de verificación de calentamiento espontáneo, por razones de seguridad y definir el tamaño máximo del bulto, obligar al expedidor a demostrar el enfriamiento intemperización suficiente antes y después del embalaje de la mercancías, y permitir remesas de carga heterogénea con estiba en doble hilera y adecuada. Demostrando su cumplimiento mediante la prueba de calentamiento espontánea.

D. Iñigo Elorza pregunta por el significado de intemperización.

D^a Amalia González entiende que es mantener la temperatura dentro de los rangos en que se puede transportar.

DOCUMENTO CCC 8.11

Presentado por el Consejo Mundial de Transporte Marítimo (WSC)

Recoge una estimación del número de contenedores que se pierden en el mar y la elaboración de medidas relativas a la detección y la notificación obligatoria de los contenedores perdidos en el mar que puedan mejorar la determinación de la situación, el seguimiento y la recuperación de dichos contenedores

El Consejo Mundial del Transporte Marítimo hace una estimación, ha realizado encuestas entre la compañía para estimar con precisión el número de contenedores perdidos en el mar cada año. En este documento se recoge un análisis con la tendencia de las pérdidas en los últimos 14 años. Desde 2008 al 2021 se estima que hubo una pérdida media anual de unos 1.621 contenedores. Teniendo en cuenta el gráfico de la tendencia anual que se presenta, hace hincapié que en el último periodo 2020-2021, se ha visto un aumento significativo, un 18%, con respecto a la pérdida anual, del período anterior. También compara las pérdidas actuales con las comunicaciones que se hacen cada tres años de la pérdida de contenedores en grupos de trienios de años pasados. Explica también los picos anuales causados normalmente por graves accidentes marítimos de buques portacontenedores con pérdidas, por ejemplo, de 4293 de contenedores en el accidente del MOL en 2013.

En este documento también se recoge las iniciativas para la mejora de la seguridad, las que están activas actualmente. También habla de las mejoras conseguidas, hasta el momento, encaminadas de alguna manera a minimizar este problema.

D. Iñigo Elorza indica que en el documento se habla de varias medidas para evitar de la pérdida de contenedores. Quiere destacar varios puntos de este documento. Destacaría primero, las discrepancias que hay sobre el apilamiento y la resistencia a los contenedores de conformidad al Convenio de Seguridad de los Contenedores, esto habría que verlo en las normas ISO, especialmente 1496, pero este tema de contenedores que son menos apilables en altura que otros. Es un tema que habría que inspeccionar, para saber la capacidad que tienen los contenedores de apilar, teniendo en cuenta la resistencia que tienen según la altura.

El segundo punto la colocación de los contenedores según su masa bruta total, los más pesados en el fondo de la pila y los ligeros en la parte superior, esto es muy importante. Finalmente, para las inspecciones y sus programas de inspección de las unidades transportadas es fundamental. Desde el 1 de julio del 2016 es obligatorio la verificación del peso bruto total del contenedor antes de su colocación.

Quiere recordar que para el estado de las cantoneras hay normas en el Convenio de Seguridad de Contenedores para asegurar que estén en buen estado y agarren los elementos de sujeción del levantamiento de contenedores.

Lo más importante sería que los sistemas de control se apliquen correctamente. Ahí hay un problema, que ya se ha hablado en la OMI, hace años, que antes de embarcarse los contenedores pedir, con la ayuda de los sistemas informáticos poner en el informe de inspección del contenedor no basarse únicamente en las placas del contenedor, si han pasado en las inspecciones pruebas del CSC, pedir el informe del organismo de inspección que se ha hecho según los programas de inspección rutinario, o bien, el sistema ACEP vigente que tiene el contenedor, falta mucho para llegar a este punto, pero sería la solución asegurarse de que el contenedor ha sido inspeccionado.

DOCUMENTO CCC 8.11.1

Presentado por varios países y asociaciones. Elaboración de medidas relativas a la detección y notificación obligatoria de los contenedores perdidos en el mar que puedan mejorar la determinación de la situación, el seguimiento y la recuperación de dichos contenedores.

Recoge el procedimiento normalizado para notificar la pérdida de los contenedores. Sugieren una enmienda al capítulo 5 del Convenio SOLAS con el fin de hacer obligatoria la notificación de la pérdida del contenedor mediante un procedimiento normalizado. En el Capítulo 5 se trata la seguridad de la

navegación. También se incluye una propuesta de enmienda al artículo 5 del protocolo I del Convenio MARPOL para evitar la notificación duplicada. En este documento también se examina la cuestión de como un sistema de detección de caídas al mar podría ayudar a dicha notificación.

El documento tiene dos anexos. En el primero se propone la enmienda al Capítulo 5 del Convenio SOLAS y en el segundo se propone proyecto de enmienda al artículo V del protocolo I del Convenio MARPOL.

INFO 9

Presentado por Francia. Recoge soluciones técnicas para localizar y monitorizar contenedores perdidos en la mar. Se recoge un estudio sobre las posibles soluciones técnicas para localizar y monitorizar los contenedores que se caen al mar.

Según D. Iñigo Elorza de la lectura del documento se deduce que debido al coste del sistema GPS de los contenedores, no es rentable la autorización en este momento, de forma general, aunque si se puede estudiar su aplicación obligatoria en los contenedores de transporte de mercancías peligrosas envasadas, embaladas en los contenedores que transportan a granel plásticos, en general, no hay que olvidar el problema de estos contenedores que transportan piezas de plástico, estos sí que podrían tener un GPS con un sistema de detección y recuperación. Siendo en ambos casos cerrados, exceptuando los contenedores transportados en bodega en los barcos portacontenedores o en sitios protegidos en cubierta, no apilados. Hay contenedores que van en la bodega y que no necesitan GPS porque no se van a caer. Hay que fraccionar la obligación de reducirla a un número determinado de contenedores por su forma de ser transportados y sus características.

INF:3

Contiene el resumen de las conclusiones del seminario relativo al accidente de la explosión de Beirut con nitrato amónico que tuvo lugar en diciembre del 2021. Tanto el resumen como las conclusiones se encuentran en el anexo del documento; el documento remite para ampliar la información a un sitio web en el que se puede encontrar todos los documentos presentados durante el seminario.

D. Iñigo Elorza señala que el accidente de Beirut tiene un informe de la OCDE, una de las cosas que dice es que es necesario un mayor control e inspección de las mercancías peligrosas que se mueven por el puerto, se embarcan y desembarcan. Se necesitan un programa de inspección, porque si no hay inspección no hay posibilidad de mejorar la aplicación del Código IMDG.

Otra cosa que quiere destacar es que el peligro no solo viene del nitrato de amonio, por lo del nitrato, también viene de otras mercancías peligrosas que se colocan muy próximas al nitrato de amonio. Hay otras mercancías peligrosas que pueden interrelacionar con esta mercancía y si no cumplen el Código IMDG es tan peligroso como el propio transporte del nitrato de amonio cumpliéndolo.

Existe una circular de OMI, sobre recomendaciones del transporte seguro de cargas de mercancías peligrosas y actividades en zonas portuarias, que de alguna forma es obligatorio, establece las distancias, procedimientos de almacenamientos en las zonas portuarias. Este tema es muy complejo y abarca varios aspectos, para tratarlos sería necesario un grupo de trabajo para abordar todas estas cuestiones.

DOCUMENTO CCC 8.17

Recoge información, actualizada sobre la base de datos mundial sobre contenedores Box Tech. La citada base se creó para mejorar la seguridad en la cadena de suministros de contenedores. En el documento se facilita información actualizada al Subcomité sobre los avances de la BIC en el transporte intermodal, en la elaboración de la base de datos mundial sobre contenedores Box Tech. La BIC puso en marcha esta base de datos a fin de proporcionar una única plataforma del sector para la información técnica sobre contenedores, en el que se incluye mucha información como la masa bruta máxima, máximo peso de apilamiento, la masa sin cargar y necesaria para la declaración del método 2 de la masa bruta verificada, que se exige en el convenio SOLAS, desde julio del 2016. La BIC informa a la organización y las partes contratantes del convenio SOLAS de las últimas novedades y avances en la utilización de la base de datos mundial desde que se anunciase en el Subcomité CCC en el tercer período de sesiones.

D. Iñigo Elorza recuerda que BIC es una empresa privada francesa. Hace muchos años, a través de la norma 6446, se introdujo con el registro de contenedores embarcados y número de identificación de contenedores. El BIOTEC, el registro de contenedores con los números de identificación, su matrícula a nivel mundial, en estos momentos, es prácticamente obligatorio, todos los propietarios de contenedores tienen un número que lo solicitan aquí. Es un organismo que tiene su parte de beneficio en este tema, las renovaciones de matriculaciones etc. El BIC, lo que no dice muy claro en el documento, es que tiene una lista que publica anualmente los números de identificación de propietarios y el número de serie de los contenedores, cree que también la nacionalidad del propietario cree que es de acceso público, que recoge todos los contenedores que hay en el mundo. Es importante decir esto porque luego se verá en los siguientes documentos, cuando se habla de tema CEP, que es obligatorio, pero de pago, es un tema de una empresa privada. Lo subraya porque en el base de datos que quiere poner en marcha el BIC, la temática es diferente.

DOCUMENTO CCC 8.17.1

Recoge el informe de las actividades relativas a la base de datos mundial de ACEP, el documento recoge un informe actualizado sobre las actividades relativas a base de datos mundial de los programas aprobados de exámenes continuos desde el CCC7.

La BIC se comprometió de facilitar al Subcomité una actualización periódica de las actividades relativa a la base de datos mundial mencionada. Este el sexto informe.

D. Iñigo Elorza indica que en el convenio hay un punto que habla de la obligatoriedad de la autoridad competente de cada país de cumplir el convenio, tienen que hacer público sus sistemas ACEP, público se entienden, a nivel nacional. En España el ministerio competente, tienen la obligación anual de hacer público el sistema ACEP y mantenerlo vigente; se publicaría en una lista, por ejemplo, en la página web de un ministerio si no se ha hecho se podría hacer. En la página web se indicarían los sistemas actualizados, hoy, con 3 puntos. El primer dato sería el propietario, el tenedor del sistema ACEP y los datos del contacto tal y como dice el Convenio de seguridad de contenedores en la Circular 143, esto es parte de la circular, no del convenio. El segundo punto es la identificación de España, es una E y un número.

El tercer punto es la fecha de autorización del sistema ACEP. que indica cuando empezó el sistema ACEP a funcionar. Esos tres datos tienen que ser publicados obligatoriamente, el problema que hay es que, si no están publicados obligatoriamente en la página web oficial, en el boletín oficial o un documento público en España; se está incumpliendo el convenio, es muy importante.

El BIC intento en el 2013 que esto mismo se hiciese, pero cobrando, y el Subcomité obligo al BIC a que fuese gratuito, el documento dice que es gratuito, y lo es porque así lo impuso el Subcomité. Son las autoridades competentes las que, de alguna forma, controla el sistema ACEP que es gratuito después de muchos años. Se han inscritos pocos países. Se permiten que tengan un sistema con una normativa independiente a la que permite el convenio y que tenga su normativa independiente, como es el caso de España que tiene el RD 2319 de 17 de diciembre, sobre normas de seguridad en contenedores del acuerdo con el Convenio CSC; recoge unas medidas bastantes estrictas que coincide con lo que dice el Convenio de seguridad de contenedores en sus Circulares 143 y 148.

No recomienda que la Administración española se meta en la base de datos, por ahora, son muy pocos países los que han entrado. Si entra España lo harían todos los países iberoamericanos que en Londres tienen muy buena relación con España. Hay que defender la autonomía del sistema, únicamente exclusiva de la autoridad competente española, que la puede organizar como quiere. Cuando ya se hayan publicado los sistemas, cumpliendo lo que pide el Convenio, que es obligatorio, es cuando se pueden hacer aproximaciones al BIC para saber qué ventajas comportarían entrar en la base de datos o no porque tiene inconvenientes.

INFO 8

Recoge las directrices para el correcto almacenamiento y manipulación de mercancías peligrosas en almacenes, hangares, lugares de

almacenamiento. Las directrices van acompañadas de un checklist para tener presente las consideraciones y medidas para tener en cuenta en el almacenamiento y la manipulación de las mercancías peligrosas. Cubre importantes asuntos como la construcción del almacén, las operaciones, protección contra incendios, la manipulación de las mercancías peligrosas la seguridad y la respuesta frente a emergencias. El documento recomienda que las directrices sean consideradas para su inclusión en instrumentos en códigos o circulares publicados por la OMI.

Para D. Iñigo Elorza las condiciones técnicas de los almacenes no deben de ser objetos de circulares, resoluciones u otro instrumento de la ONU especialmente para el Código IMDG. Deben de ser reguladas a través de otros reglamentos nacionales o normas internacionales específicas al respecto. El tema del almacén es un problema que se basa en que va a haber unos almacenes en los puertos o en la zona para almacenar esto cuando en realidad lo que tiene la normativa española , el RD 145/1989, es reducir al mínimo cualquier almacenamiento temporal de mercancías peligrosas en los puertos, de hecho, en caso especiales puede haber autorización de hasta ocho días, exclusivamente, según el citado Real Decreto, no es cuestión de tratar de como tienen que ser los almacenes, que para eso debe de haber otras normas, en otro ámbito y no meterlo porque lo que da la impresión de que los almacenes tienen que estar en los puertos, tiene que estar fuera de los puertos.

Lo principal es reducir el almacenamiento en terminales y puertos al mínimo necesario para la realización correcta de la carga y descarga y de las unidades de transporte carga.

CCC 8/INFO2

Es sobre el informe consolidado que hace la Secretaría de las inspecciones de los contenedores.

D. Iñigo Elorza dice que la Circular MSC 1/1432, sobre el programa de inspecciones, que no es la última, ha sido modificada por la Circular 1649. Contempla once puntos que deben ser verificados en un programa de inspección de las unidades de transporte de carga.

El documento habla de las inspecciones que se han hecho en Chile y Estados Unidos. Desde el 2013, Chile ha hecho inspecciones en base a la circular que existía, en ese momento, y todavía se ven defectos en sus documentos de admisión. En Estados Unidos, que lleva más años, no tiene ningún defecto en sus documentos.

Piensa que contra más inspecciones se hagan, de acuerdo con la circular, los defectos que pueden aparecer en documentos, rótulos, placas, son para corregirlos y no para sancionar. Propone un grupo de trabajo pequeño que pudiese elaborar de una forma simplificada, con el mismo gasto, un programa de inspección en base a esta circular, sobre todo a la Circular 1432, al ser más sencilla y clara.

4. Otros asuntos

D. Iñigo Elorza ha mandado dos propuestas, que aquí no están, y que son para analizar.

Don Iñigo Elorza, expone la primera relacionado con los programas de inspección de unidades de transporte que llevan mercancías peligrosas (MSC.1/Circ. 1442) del Comité de Seguridad Marítima, Capítulo 1.3, apartado 1.3.1.7 (.13) del Código IMDG. La referida Circular en su exposición de objetivos y ámbito de aplicación dice lo siguiente:

“Habiendo notado que los países que realizan regularmente programas de inspección han experimentado una considerable mejora en el cumplimiento de las normas del Código IMDG, el Comité decidió facilitar una guía para la realización de las inspecciones y su forma de realizarse éstas a los países miembros de la OMI.

También advirtió que teniendo en cuenta que, de realizarse en puertos, podrían desviarse los flujos de transporte de mercancías peligrosas a otros puertos en los que no realizasen estas inspecciones, es por lo que era necesario una actuación con países próximos miembros de la OMI en forma de consultas al respecto.

A consecuencia de lo anterior, desde hace 20 años aproximadamente (ya que de la citada Circular había otras), varios países han realizado y enviado a la Organización informes y resultados de las inspecciones realizadas según la Circular, para que ésta evaluase los resultados.”

Por todo ello, y no teniendo conocimiento hasta la fecha de que por parte de España se hayan realizado estas inspecciones tal y como la circular prescribe, se propone la aprobación de un grupo de trabajo para la elaboración del programa español de actuación sobre la Circular. En este sentido, se ha informado al Sr. Elorza, que se dirija al Ministerio de Industria que es el competente en estos asuntos.

La segunda propuesta, expone el Sr. Elorza que tras un examen en detalle del Código IMDG en los capítulos 4.2 y 6.8 demuestra la existencia de posibles omisiones y precisiones que siendo necesarias o al menos convenientes podrían proponerse a la Comisión para su análisis y decisión de posible propuesta de enmienda al Código previa autorización de la autoridad competente. Estas son las siguientes:

Añadir en la definición de la OMI de cisterna tipo 8 de la OMI, capítulo 1.2. y 4.2.: “Vehículo cisterna para el transporte por carretera de gases licuados refrigerados de la clase 2, que comprende un semirremolque que lleva fijada de manera permanente una cisterna termoaislada o una cisterna acoplada a un chasis y dotada de los elementos del equipo de servicio y estructurales necesarios para el transporte de gases licuados refrigerados.”

El Sr. Elorza, explica que actualmente en el Código IMDG, solamente es válida un semirremolque que lleva fijada de manera permanente una cisterna termoaislada, por lo que no es aplicable el tipo de cisterna IMO-8 a un camión cisterna termoaislado, y en el caso de que se quisiese realizar un transporte marítimo internacional corto con mercancías peligrosas, no se podría realizar éste en un camión cisterna termoaislado, salvo que obtenga una exención conforme a lo que establece el Código IMDG en las Subsecciones 7.9.1.1 a 7.9.1.4.

También propone añadir en la definición de OMI tipo 6 del capítulo 1.2 y 4.2. lo siguiente:

“Cisterna tipo 6 de la OMI: Vehículo cisterna para el transporte por carretera de gases licuados no refrigerados de la clase 2, que comprende un semirremolque que lleva fijada de manera permanente una cisterna, o una cisterna acoplada a un chasis, y dotada de los elementos del equipo de servicio y estructurales necesarios para el transporte de gases licuados no refrigerados.”

Entiende, el Sr. Elorza, que los equipos de servicio y estructurales de estas cisternas son diferentes en algunos aspectos a las cisternas que transportan gases comprimidos (cisterna OMI-9) o gases licuados refrigerados.

Sugiere que sería conveniente modificar el apartado 6.8.3.1.2.1, Punto 9:

“6.7.2.7 a 6.7.2.15, si bien las cisternas tipo 4 de la OMI deberán estar provistas de dispositivos reductores de presión del tipo exigido en la correspondiente instrucción sobre cisternas asignada a la sustancia. Los dispositivos deberán ser aceptables a juicio de la autoridad competente en materia de transporte por carretera para las sustancias que se han de transportar.

La presión de comienzo de descarga de los dispositivos accionados por resorte no deberá ser en ningún caso inferior a la presión máxima de servicio autorizada ni superior a ésta en más de un 25%. Y en el caso de utilizarse dispositivos de protección para desviar el chorro de vapor, éstos no podrán disminuir la capacidad requerida del dispositivo reductor de presión.”

Según su opinión, en muchos casos las cisternas de carretera utilizadas también para el transporte marítimo internacional corto tienen distintos elementos estructurales de protección de los equipos de servicio, que en determinados casos pueden obstaculizar el correcto flujo del vapor, caso de producirse éste, por lo que es conveniente prevenir que la capacidad requerida de los dispositivos no sea disminuida.

Se informa al Sr. Elorza, que se transmitirán sus sugerencias al Ministerio de Industria al ser competencia de este.

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.

Informa que la siguiente Subcomisión sería en el 2023, y a finales de este año, en noviembre, se celebraría la reunión del Libro Naranja

Madrid, 9 de septiembre de 2022

Silvia García Wolfrum

M^a Teresa Hernando Cascajero

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.